

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JULY 20, 2019

OTTAWA, LE SAMEDI 20 JUILLET 2019

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 January 9, 2019, and at least every second Wednesday thereafter
- 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](#).

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Services and Procurement Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-996-2495 (telephone), 613-991-3540 (fax).

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 TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@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 le 9 janvier 2019 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- 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](#).

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Services publics et Approvisionnement Canada, 350, rue Albert, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

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 TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

TABLE OF CONTENTS

Government notices	3502
Appointments	3508
Appointment opportunities	3510
Parliament	
House of Commons	3513
Commissions	3514
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	3518
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	3521
(including amendments to existing regulations)	
Index	3586

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement	3502
Nominations	3508
Possibilités de nominations	3510
Parlement	
Chambre des communes	3513
Commissions	3514
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	3518
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	3521
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	3587

GOVERNMENT NOTICES*(Erratum)***DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION
ACT, 1999*Notice respecting the Canada-Ontario Agreement on
Great Lakes Water Quality and Ecosystem Health*

Notice is hereby given that the second paragraph of the notice bearing the above-mentioned title published in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 153, No. 27, Saturday, July 6, 2019, on page 3330, should have been written as follows:

The Agreement is composed of a series of articles that set out the purpose, principles and management of the Agreement, as well as annexes that identify commitments by each government to address Nutrients, Harmful Pollutants, Wastewater and Stormwater, Discharges from Vessels, Areas of Concern, Lakewide Management, Aquatic Invasive Species, Habitat and Species, Groundwater Quality, Climate Change Impacts and Resilience, From Awareness to Action, First Nations and the Great Lakes, and Métis and the Great Lakes.

Catherine McKenna

Minister of the Environment

[29-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**DEPARTMENT OF HEALTH**CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION
ACT, 1999

Publication after screening assessment of a substance — acetic acid, CAS RN¹ 64-19-7 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(1) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas acetic acid is a substance identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

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.

AVIS DU GOUVERNEMENT*(Erratum)***MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (1999)

Avis concernant l'Accord Canada-Ontario concernant la qualité de l'eau et la santé de l'écosystème des Grands Lacs

Avis est par les présentes donné que le deuxième paragraphe de l'avis portant le titre susmentionné publié le samedi 6 juillet 2019 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 153, n° 27, à la page 3330, aurait dû être rédigé ainsi :

L'Accord est composé d'une série d'articles énonçant son objet, ses principes et son mode de gestion, ainsi que d'annexes décrivant les engagements pris par chaque gouvernement concernant : les éléments nutritifs, les polluants nocifs, les eaux usées et les eaux de ruissellement, les rejets provenant des bateaux, les secteurs préoccupants, la gestion panlacustre, les espèces aquatiques envahissantes, les habitats et les espèces, la qualité des eaux souterraines, les répercussions des changements climatiques et la résilience à cet égard, de la sensibilisation aux mesures, les Premières Nations et les Grands Lacs, et les Métis et les Grands Lacs.

La ministre de l'Environnement

Catherine McKenna

[29-1-o]

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

Publication après évaluation préalable d'une substance — l'acide acétique, NE CAS¹ 64-19-7 — inscrite sur la Liste intérieure [paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que l'acide acétique est une substance qui satisfait aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

¹ Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf lorsqu'elle est requise en vertu des exigences réglementaires et/ou pour des rapports destinés au gouvernement du Canada lorsque l'information et les rapports sont exigés selon la loi ou une politique administrative, est interdite sans le consentement écrit de l'American Chemical Society.

Whereas a summary of the draft screening assessment conducted on acetic acid pursuant to section 74 of the Act is annexed hereby;

And whereas it is proposed to conclude that the substance does not meet any 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 to take no further action on this substance at this time under section 77 of the Act.

Public comment period

As specified under subsection 77(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of the Environment written comments on the measure the ministers propose to take and on the scientific considerations on the basis of which the measure is proposed. More information regarding the scientific considerations may be obtained from the [Canada.ca \(Chemical Substances\) website](http://Canada.ca/ChemicalSubstances). All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3, by fax to 819-938-5212, or by email to eccc.substances.eccc@canada.ca. Comments can also be submitted to the Minister of the Environment, 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.

Jacqueline Gonçalves

Director General
Science and Risk Assessment Directorate
On behalf of the Minister of the Environment

David Morin

Director General
Safe Environments Directorate
On behalf of the Minister of Health

Attendu qu'un résumé de l'ébauche d'évaluation préalable de l'acide acétique réalisée en application de l'article 74 de la Loi est ci-annexé;

Attendu qu'il est proposé de conclure que cette substance ne satisfait à aucun des critères de l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) proposent de ne rien faire pour le moment à l'égard de cette substance en vertu de l'article 77 de la Loi.

Délaï pour recevoir les commentaires du public

Comme le précise le paragraphe 77(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, quiconque le souhaite peut soumettre par écrit à la ministre de l'Environnement ses commentaires sur la mesure que les ministres se proposent de prendre et sur les considérations scientifiques la justifiant. Des précisions sur les considérations scientifiques peuvent être obtenues à partir du [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](http://siteWebCanada.ca/SubstancesChimiques). Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-938-5212 (télécopieur), eccc.substances.eccc@canada.ca (courriel). Les commentaires peuvent aussi être envoyés à la ministre de l'Environnement, 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 directrice générale
Direction des sciences et de l'évaluation des risques

Jacqueline Gonçalves

Au nom de la ministre de l'Environnement

Le directeur général

Direction de la sécurité des milieux

David Morin

Au nom de la ministre de la Santé

ANNEX**Summary of the draft screening assessment of acetic acid**

Pursuant to section 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of acetic acid. The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) for acetic acid is 64-19-7. This substance was identified as a priority for assessment as it met categorization criteria under subsection 73(1) of CEPA.

Acetic acid may be present in food products such as vinegar (which is dilute aqueous acetic acid). Acetic acid is also a permitted food additive, and may be a component in incidental additives and food packaging materials. Acetic acid is also notified as present in self-care products (i.e. products that are available for purchase without a prescription from a doctor and that fall into one of three broad categories: cosmetics, natural health products, and non-prescription drugs) and pest control products. In Canada, it is also present in certain products available to consumers, such as household cleaners, pet shampoos, and silicone sealants.

The ecological risk of acetic acid was characterized using the ecological risk classification of organic substances (ERC), 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 ERC analysis, acetic acid is considered unlikely to be causing ecological harm.

Considering all available lines of evidence presented in this draft screening assessment, there is a low risk of harm to the environment from acetic acid. It is proposed to conclude that acetic acid does not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA, as it is 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.

ANNEXE**Résumé de l'ébauche d'évaluation préalable pour l'acide acétique**

En vertu de l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont procédé à une évaluation préalable de l'acide acétique. Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) de l'acide acétique est le 64-19-7. Cette substance a été désignée comme étant d'intérêt prioritaire pour une évaluation, car elle satisfait aux critères du paragraphe 73(1) de la LCPE.

L'acide acétique peut être présent dans des produits alimentaires comme le vinaigre (qui est de l'acide acétique aqueux dilué). Il est aussi un additif alimentaire autorisé et peut entrer dans la composition d'additifs indirects et d'emballages alimentaires. On a également relevé sa présence dans des produits de soins personnels (c'est-à-dire des produits vendus sans ordonnance qui entrent dans l'une de trois grandes catégories : cosmétiques, produits de santé naturels et médicaments sans ordonnance) et des produits antiparasitaires. Au Canada, cet acide se trouve aussi dans certains produits offerts aux consommateurs, comme des produits de nettoyage domestique, des shampoings pour animaux et des produits d'étanchéité à base de silicone.

Le risque écologique de l'acide acétique a été caractérisé à l'aide de la classification des risques écologiques des substances organiques (CRE), une approche fondée sur le risque qui tient compte de multiples paramètres liés au danger et à l'exposition et de la pondération de nombreuses données probantes pour catégoriser le 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 dérivés du réseau trophique, à la biodisponibilité et à l'activité chimique et biologique. Parmi les paramètres pris en compte pour les profils d'exposition, on retrouve le taux d'émission potentiel, la persistance globale et le potentiel de transport sur de grandes distances. Une matrice de risque est utilisée pour assigner aux substances un potentiel faible, modéré ou élevé, selon leurs profils de danger et d'exposition. D'après les résultats de l'analyse de la CRE, il est peu probable que l'acide acétique soit nocif pour l'environnement.

Compte tenu de tous les éléments de preuve contenus dans la présente ébauche d'évaluation préalable, l'acide acétique présente un faible risque d'effets nocifs sur l'environnement. Il est proposé de conclure qu'il ne satisfait pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) et b) de la LCPE, car il ne pénètre 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.

On the basis of the available information, no serious adverse effects or organ-specific toxicity were observed in experimental animals. Effects observed were primarily associated with site-of-contact effects, and loss of appetite. Given the low hazard potential of this substance, the risk to human health is considered to be low.

On the basis of the information presented in this draft screening assessment, it is proposed to conclude that acetic acid does not meet the criteria under paragraph 64(c) of CEPA, as it is 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.

Proposed conclusion

It is proposed to conclude that acetic acid does not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA.

The draft screening assessment for this substance is available on the [Canada.ca \(Chemical Substances\) website](https://www.canada.ca/chemical-substances).

[29-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of results of investigations and recommendations for a substance — methane, dimethoxy- (dimethoxymethane), CAS RN¹ 109-87-5 — specified on the Domestic Substances List (paragraphs 68(b) and (c) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas a summary of the draft screening assessment conducted on dimethoxymethane pursuant to paragraphs 68(b) and (c) of the Act is annexed hereby;

And whereas it is proposed to conclude that the substance does not meet any 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 to take no further action on this substance at this time.

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.

Les renseignements disponibles n'indiquent aucun effet nocif important ou effet toxique sur un organe précis observé chez les animaux de laboratoire. Les effets observés étaient surtout liés au point de contact avec la substance et à la perte d'appétit. Étant donné le faible potentiel de danger de la substance, son risque pour la santé humaine est considéré comme faible.

Compte tenu des renseignements contenus dans la présente ébauche d'évaluation préalable, il est proposé de conclure que l'acide acétique ne satisfait pas aux critères énoncés à l'alinéa 64c) de la LCPE, car il ne pénètre 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 proposée

Il est proposé de conclure que l'acide acétique ne satisfait à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE.

L'ébauche d'évaluation préalable pour cette substance est accessible sur le [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/substances-chimiques).

[29-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

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

Publication des résultats des enquêtes et des recommandations sur une substance — le diméthoxyméthane, NE CAS¹ 109-87-5 — inscrite sur la Liste intérieure [alinéas 68b) et c) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu qu'un résumé de l'ébauche d'évaluation préalable du diméthoxyméthane réalisée en application des alinéas 68b) et c) de la Loi est ci-annexé;

Attendu qu'il est proposé de conclure que cette substance ne satisfait à aucun des critères de l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) proposent de ne rien faire pour le moment à l'égard de ces substances.

¹ Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society et toute utilisation ou redistribution, sauf lorsqu'elle est requise pour appuyer des exigences législatives ou pour l'établissement de rapports au gouvernement du Canada lorsque les renseignements et les rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

Public comment period

Any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of the Environment written comments on the measure the ministers propose to take and on the scientific considerations on the basis of which the measure is proposed. More information regarding the scientific considerations may be obtained from the Canada.ca (Chemical Substances) website. All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3, by fax to 819-938-5212, or by email to eccc.substances.eccc@canada.ca. Comments can also be submitted to the Minister of the Environment 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.

Jacqueline Gonçalves

Director General
Science and Risk Assessment Directorate
On behalf of the Minister of the Environment

David Morin

Director General
Safe Environments Directorate
On behalf of the Minister of Health

ANNEX

Summary of the draft screening assessment of dimethoxymethane

Pursuant to section 68 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of methane, dimethoxy-, hereinafter referred to as dimethoxymethane. The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) for dimethoxymethane is 109-87-5. Dimethoxymethane was identified as a priority for assessment on the basis of other human health concerns.

Dimethoxymethane occurs naturally in a limited number of food products. In the calendar year of 2011, there were no reports of manufacture or import of dimethoxymethane into Canada above the reporting threshold of 100 kg from a survey conducted under section 71 of CEPA

Délai pour recevoir les commentaires du public

Dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, quiconque le souhaite peut soumettre par écrit à la ministre de l'Environnement ses commentaires sur la mesure que les ministres se proposent de prendre et sur les considérations scientifiques la justifiant. Des précisions sur les considérations scientifiques peuvent être obtenues à partir du site Web Canada.ca (Substances chimiques). Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-938-5212 (télécopieur), eccc.substances.eccc@canada.ca (courriel). Les commentaires peuvent aussi être envoyés à la ministre de l'Environnement, 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 directrice générale
Direction des sciences et de l'évaluation des risques

Jacqueline Gonçalves

Au nom de la ministre de l'Environnement

Le directeur général
Direction de la sécurité des milieux

David Morin

Au nom de la ministre de la Santé

ANNEXE

Résumé de l'ébauche d'évaluation préalable pour le diméthoxyméthane

Conformément à 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 mené une évaluation préalable du diméthoxyméthane. Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) du diméthoxyméthane est le 109-87-5. Le diméthoxyméthane a été déclaré d'intérêt prioritaire pour une évaluation en raison de préoccupations pour la santé humaine.

Le diméthoxyméthane est naturellement présent dans un nombre limité de produits alimentaires. Au Canada, pour l'année 2011, aucune production ni importation de diméthoxyméthane au-delà de seuil de déclaration de 100 kg n'a été déclarée lors d'une enquête menée en vertu de

(Environment Canada 2013). In Canada, it is primarily used as a solvent in products available to consumers, including cosmetics, cleaning products, paints and coatings, spray adhesives, and batteries.

The ecological risk of dimethoxymethane was characterized using the ecological risk classification of organic substances (ERC), 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, dimethoxymethane is considered unlikely to cause ecological harm.

Considering all available lines of evidence presented in this draft screening assessment, there is a low risk of harm to the environment from dimethoxymethane. It is proposed to conclude that dimethoxymethane does not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA, as it is 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.

Dimethoxymethane is considered to be of low hazard potential to humans given that no adverse effects or organ-specific toxicity were observed at inhalation exposures as high as 10 068 ppm (31 334 mg/m³) in rats and considering the available information indicating a lack of genotoxic, mutagenic or developmental effects. As dimethoxymethane is considered to be of low hazard potential, the risk to human health is considered to be low.

On the basis of the information presented in this draft screening assessment, it is proposed to conclude that dimethoxymethane does not meet the criteria under paragraph 64(c) of CEPA, as it is 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.

l'article 71 de la LCPE (Environnement Canada 2013). Au Canada, ce composé est principalement utilisé en tant que solvant dans des produits disponibles pour les consommateurs, dont des produits cosmétiques, des produits de nettoyage, des peintures et des revêtements, des adhésifs en aérosol et des piles.

Le risque posé par le diméthoxyméthane à l'environnement a été caractérisé à l'aide de la classification du risque écologique des substances organiques (CRE), une approche basée sur les risques qui tient compte de plusieurs paramètres liés au danger et à l'exposition et d'une pondération de plusieurs éléments de preuve pour obtenir un 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 dérivés du réseau trophique, à la biodisponibilité et à l'activité chimique et biologique. Les paramètres pris en compte pour les profils d'exposition comprennent la vitesse d'émission potentielle, la persistance globale et le potentiel de transport à grande distance. Une matrice de risques est utilisée pour attribuer aux substances un potentiel faible, moyen ou élevé selon de leurs profils de danger et d'exposition. D'après les résultats de la CRE, il est improbable que le diméthoxyméthane ait des effets nocifs sur l'environnement.

Compte tenu de tous les éléments de preuve avancés dans la présente ébauche d'évaluation préalable, le diméthoxyméthane présente un faible risque d'effets nocifs sur l'environnement. Il est proposé de conclure que le diméthoxyméthane ne satisfait pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) et b) de la LCPE, car il ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ni dans des conditions qui ont ou peuvent avoir un effet nocif immédiat ou à long terme sur l'environnement ou sa diversité biologique ou qui constituent ou peuvent constituer un danger pour l'environnement essentiel pour la vie.

Le potentiel de danger pour l'humain dû au diméthoxyméthane est considéré faible étant donné qu'aucun effet nocif ni aucune toxicité spécifique à un organe n'a été observé chez le rat à la suite des expositions par inhalation à des concentrations allant jusqu'à 10 068 ppm (31 334 mg/m³) et que les renseignements disponibles n'indiquent aucun effet génotoxique ni mutagène ni sur le développement. Comme le potentiel de danger du diméthoxyméthane est considéré faible, son risque pour la santé humaine est considéré faible.

En se basant sur les renseignements contenus dans la présente ébauche d'évaluation préalable, il est proposé de conclure que le diméthoxyméthane ne satisfait pas aux critères de l'alinéa 64c) de la LCPE, car il ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ni dans des conditions qui constituent ou peuvent constituer un danger pour la vie ou la santé humaines au Canada.

Proposed conclusion

It is therefore proposed to conclude that dimethoxymethane does not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA.

The draft screening assessment for this substance is available on the Canada.ca ([Chemical Substances](http://Canada.ca)) website.

[29-1-o]

Conclusion proposée

Par conséquent, il est proposé de conclure que le diméthoxyméthane ne satisfait à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE.

L'ébauche d'évaluation préalable de cette substance est disponible sur le site Web Canada.ca ([Substances chimiques](http://site Web Canada.ca)).

[29-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL***Appointments***MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL***Nominations*

Name and position/Nom et poste	Order in Council/Décret
Al-Katib, Murad Invest in Canada Hub/Investir au Canada Director of the board of directors/Administrateur du conseil d'administration	2019-846
Anderson, Claire Canadian Radio-television and Telecommunications Commission/Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes Full-time member/Conseillère à temps plein	2019-980
Beaton, The Hon./L'hon. Carole A. Nova Scotia Court of Appeal/Cour d'appel de la Nouvelle-Écosse Judge/Juge	2019-895
Canada Industrial Relations Board/Conseil canadien des relations industrielles Full-time Vice-Chairpersons/Vice-présidents à temps plein	
Guilbert, Sylvie Monique Denise	2019-1000
Hackl, Roland Anthony Henry	2019-999
Smith, Allison Leslie	2019-998
Christie, The Hon./L'hon. Vanessa V. Superior Court of Justice of Ontario/Cour supérieure de justice de l'Ontario Judge/Juge Court of Appeal for Ontario/Cour d'appel de l'Ontario Judge ex officio/Membre d'office	2019-892
Court of Appeal of Quebec/Cour d'appel du Québec Puisne Judges/Juges	
Fournier, The Hon./L'hon. Lucie	2019-893
Moore, The Hon./L'hon. Benoît	2019-894
Da Silva, Orlando Administrative Tribunals Support Service of Canada/Service canadien d'appui aux tribunaux administratifs Chief Administrator/Administrateur en chef	2019-1015
Federal Court/Cour fédérale Judges/Juges	
Federal Court of Appeal/Cour d'appel fédérale Judges ex officio/Membres d'office	
Fuhrer, Janet M.	2019-965
Mactavish, The Hon./L'hon. Anne L.	2019-890
Her Majesty's Court of Queen's Bench for Manitoba/Cour du Banc de la Reine du Manitoba Puisnes Judges/Juges	
McCarthy, The Hon./L'hon. Shauna	2019-969
Turner, Anne	2019-970

Name and position/Nom et poste	Order in Council/Décret
Immigration and Refugee Board/Commission de l'immigration et du statut de réfugié	
Full-time members/Commissaires à temps plein	
Al-Salem, Rouba Essam	2019-855
Kaufman, Neil Aaron	2019-852
Kennedy, Alison Joanna	2019-881
Krajcovic, Linda Catherine	2019-990
Marcinkiewicz, Christopher	2019-851
Richards II, Joseph Wesley	2019-850
Smith Costantino, Craig Michael	2019-988
Wallace, Karen Alice	2019-989
Jamal, Mahmud	2019-891
Court of Appeal for Ontario/Cour d'appel de l'Ontario	
Justice of Appeal/Juge d'appel	
Superior Court of Justice of Ontario/Cour supérieure de justice de l'Ontario	
Judge ex officio/Membre d'office	
La Rosa, The Hon./L'hon. Catherine	2019-972
Superior Court of Quebec/Cour supérieure du Québec	
Senior Associate Chief Justice/Juge en chef associée	
Malchuk, Melanie	2019-883
Veterans Review and Appeal Board/Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	
Permanent member/Membre titulaire	
McCormick, Kevin Robert Edward	2019-977
National Seniors Council/Conseil national des aînés	
Member/Membre	
McDonell, Patrick	2019-992
Sergeant-at-Arms of the House of Commons/Sergent d'armes de la Chambre des communes	
Moore, Morgan	2019-845
National Farm Products Council/Conseil national des produits agricoles	
Member/Conseiller	
Morawetz, The Hon./L'hon. Geoffrey B.	2019-971
Superior Court of Justice of Ontario/Cour supérieure de justice de l'Ontario	
Chief Justice/Juge en chef	
Court of Appeal for Ontario/Cour d'appel de l'Ontario	
Judge ex officio/Membre d'office	
Moreau, The Hon./L'hon. Samuel	2019-896
Supreme Court of Nova Scotia (Family Division)/Cour suprême de la Nouvelle-Écosse (Division de la famille)	
Judge/Juge	
Nova Scotia Court of Appeal/Cour d'appel de la Nouvelle-Écosse	
Judge ex officio/Membre d'office	
Natural Sciences and Engineering Research Council/Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie	
President/Président	
Adem, Alejandro	2019-847
Members/Conseillers	
Puri, Ishwar K.	2019-848
Watson-Wright, Wendy M.	2019-880
Robertson, Judith	2019-868
Financial Consumer Agency of Canada/Agence de la consommation en matière financière du Canada	
Commissioner/Commissaire	
Smith, The Hon./L'hon. Deborah K.	2019-889
Supreme Court of Nova Scotia/Cour suprême de la Nouvelle-Écosse	
Chief Justice/Juge en chef	
Nova Scotia Court of Appeal/Cour d'appel de la Nouvelle-Écosse	
Judge ex officio/Membre d'office	

Name and position/Nom et poste	Order in Council/Décret
Superior Court of Quebec for the district of Montréal/Cour supérieure du Québec pour le district de Montréal	
Puisnes Judges/Juges	
Buchholz, Patrick	2019-967
Hivon, Marie-Christine	2019-968
Lacoste, Stéphane	2019-966
Supreme Court of British Columbia/Cour suprême de la Colombie-Britannique	
Judges/Juges	
Crerar, David A.	2019-899
Ross, Alan M.	2019-897
Tucker, Sheila, Q.C./c.r.	2019-898
Thorburn, The Hon./L'hon. Julie A.	2019-973
Court of Appeal for Ontario/Cour d'appel de l'Ontario	
Justice of Appeal/Juge d'appel	
Superior Court of Justice of Ontario/Cour supérieure de justice de l'Ontario	
Judge ex officio/Membre d'office	

July 11, 2019

Diane Bélanger

Official Documents Registrar

[29-1-o]

Le 11 juillet 2019

La registraire des documents officiels

Diane Bélanger

[29-1-o]

PRIVY COUNCIL OFFICE*Appointment opportunities*

We know that our country is stronger — and our government more effective — when decision-makers reflect Canada's diversity. The Government of Canada has implemented an appointment process that is transparent and merit-based, strives for gender parity, and ensures that Indigenous peoples and minority groups are properly represented in positions of leadership. We continue to search for Canadians who reflect the values that we all embrace: inclusion, honesty, fiscal prudence, and generosity of spirit. Together, we will build a government as diverse as Canada.

We are equally committed to providing a healthy workplace that supports one's dignity, self-esteem and the ability to work to one's full potential. With this in mind, all appointees will be expected to take steps to promote and maintain a healthy, respectful and harassment-free work environment.

The Government of Canada is currently seeking applications from diverse and talented Canadians from 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

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ*Possibilités de nominations*

Nous savons que notre pays est plus fort et notre gouvernement plus efficace lorsque les décideurs reflètent la diversité du Canada. Le gouvernement du Canada a mis en œuvre un processus de nomination transparent et fondé sur le mérite qui reflète son engagement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuons de rechercher des Canadiens qui incarnent les valeurs qui nous sont chères : l'inclusion, l'honnêteté, la prudence financière et la générosité d'esprit. Ensemble, nous créerons un gouvernement aussi diversifié que le Canada.

Nous nous engageons également à offrir un milieu de travail sain qui favorise la dignité et l'estime de soi des personnes et leur capacité à réaliser leur plein potentiel au travail. Dans cette optique, toutes les personnes nommées devront prendre des mesures pour promouvoir et maintenir un environnement de travail sain, respectueux et exempt de harcèlement.

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

Possibilités d'emploi actuelles

Les possibilités de nominations des postes pourvus par décret suivantes sont actuellement ouvertes aux

applications. Every opportunity is open for a minimum of two weeks from the date of posting on the [Governor in Council Appointments website](#).

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](#).

Position	Organization	Closing date
Chairperson and Vice-Chairperson	Canada Industrial Relations Board	
President and Chief Executive Officer	Canada Lands Company Limited	
Board Member (Anticipatory)	Canadian Accessibility Standards Development Organization	
Chairperson (Anticipatory)	Canadian Accessibility Standards Development Organization	
Chief Executive Officer (Anticipatory)	Canadian Accessibility Standards Development Organization	
Vice-Chairperson (Anticipatory)	Canadian Accessibility Standards Development Organization	
Chairperson	Canadian Dairy Commission	
Chairperson, Vice-Chairperson and Director	Canadian Energy Regulator	
Chief Executive Officer	Canadian Energy Regulator	
Lead Commissioner, Deputy Lead Commissioner and Commissioner	Canadian Energy Regulator	
Pay Equity Commissioner	Canadian Human Rights Commission	
President (Chief Executive Officer)	Canadian Tourism Commission	
Chairperson	Farm Credit Canada	
Member (appointment to roster)	International Trade and International Investment Dispute Settlement Bodies	
Auditor General of Canada	Office of the Auditor General	
Chief Accessibility Officer (Anticipatory)	Office of the Chief Accessibility Officer	
Chief Executive Officer	Parks Canada	
Commissioner	Public Service Commission	

Poste	Organisation	Date de clôture
Président et vice-président	Conseil canadien des relations industrielles	
Président et premier dirigeant	Société immobilière du Canada Limitée	
Membre du conseil (anticipatoire)	Organisation canadienne d'élaboration de normes d'accessibilité	
Président (anticipatoire)	Organisation canadienne d'élaboration de normes d'accessibilité	
Directeur général (anticipatoire)	Organisation canadienne d'élaboration de normes d'accessibilité	
Vice-président (anticipatoire)	Organisation canadienne d'élaboration de normes d'accessibilité	
Président	Commission canadienne du lait	
Président, vice-président et administrateur	Régie canadienne de l'énergie	
Président-directeur général	Régie canadienne de l'énergie	
Commissaire en chef, commissaire en chef adjoint et commissaire	Régie canadienne de l'énergie	
Commissaire à l'équité salariale	Commission canadienne des droits de la personne	
Président-directeur général (premier dirigeant)	Commission canadienne du tourisme	
Président du conseil	Financement agricole Canada	
Membre (nomination à une liste)	Organes de règlement des différends - commerce international et investissement international	
Vérificateur général du Canada	Bureau du vérificateur général	
Dirigeant principal de l'accessibilité (anticipatoire)	Bureau du dirigeant principal de l'accessibilité	
Directeur général	Parcs Canada	
Commissaire	Commission de la fonction publique	

Position	Organization	Closing date
Member and Alternate Member	Renewable Resources Board (Gwich'in)	
Member and Alternate Member	Renewable Resources Board (Sahtu)	

[29-1-o]

Poste	Organisation	Date de clôture
Membre et membre suppléant	Office des ressources renouvelables (Gwich'in)	
Membre et membre suppléant	Office des ressources renouvelables (Sahtu)	

[29-1-o]

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, 42nd Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 28, 2015.

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

Charles Robert

Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, 42^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 28 novembre 2015.

Pour d'autres renseignements, prière de 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

Charles Robert

COMMISSIONS**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION****NOTICE TO INTERESTED PARTIES**

The Commission posts on its website the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the [Commission's website](#), under "[Part 1 Applications](#)."

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult "[Today's Releases](#)" on the Commission's website, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications, including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's website and may also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's website under "[Public Proceedings](#)."

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**PART 1 APPLICATIONS**

The following applications for renewal or amendment, or complaints were posted on the Commission's website between July 5 and July 11, 2019.

COMMISSIONS**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES****AVIS AUX INTÉRESSÉS**

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1^{er} avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, certaines demandes de radiodiffusion seront affichées directement sur le [site Web du Conseil](#) sous la rubrique « [Demandes de la Partie 1](#) ».

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « [Nouvelles du jour](#) » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien aux demandes de la partie 1.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil sous « [Instances publiques](#) ».

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**DEMANDES DE LA PARTIE 1**

Les demandes de renouvellement ou de modification ou les plaintes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 5 juillet et le 11 juillet 2019.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Akash Broadcasting Inc.	2019-0510-1	CJCN-FM	Surrey	British Columbia / Colombie-Britannique	August 8, 2019 / 8 août 2019
United Christian Broadcasters Media Canada	Various applications / Diverses demandes	Various undertakings / Diverses entreprises	Various locations / Diverses localités		August 12, 2019 / 12 août 2019

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Newfoundland Broadcasting Company Limited	2019-0545-7	CJON-DT	St. John's	Newfoundland and Labrador / Terre-Neuve-et- Labrador	August 12, 2019 / 12 août 2019

ADMINISTRATIVE DECISIONS

DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
Newfoundland Broadcasting Company Limited	Various undertakings / Diverses entreprises	Various locations / Diverses localités		July 10, 2019 / 10 juillet 2019

DECISIONS

DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2019-240	July 8, 2019 / 8 juillet 2019	Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	CBAX-FM	Halifax	Nova Scotia / Nouvelle-Écosse
2019-241	July 8, 2019 / 8 juillet 2019	Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	CBHA-FM	Halifax	Nova Scotia / Nouvelle-Écosse
2019-242	July 8, 2019 / 8 juillet 2019	Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	CBAF-FM-5	Halifax	Nova Scotia / Nouvelle-Écosse
2019-244	July 9, 2019 / 9 juillet 2019	Radio communautaire du Saguenay inc.	CKAJ-FM	Jonquière	Quebec / Québec
2019-245	July 9, 2019 / 9 juillet 2019	Coopérative Radio-Halifax-Métro limitée	CKRH-FM	Halifax	Nova Scotia / Nouvelle-Écosse
2019-246	July 9, 2019 / 9 juillet 2019	LE5 Communications Inc.	CHYC-FM	Sudbury	Ontario
2019-247	July 9, 2019 / 9 juillet 2019	10679313 Canada Inc.	CHEQ-FM	Sainte-Marie	Quebec / Québec
2019-248	July 9, 2019 / 9 juillet 2019	Radio Humsafar Inc.	Ethnic commercial AM radio station / Station de radio AM commerciale à caractère ethnique	Brampton	Ontario
2019-250	July 11, 2019 / 11 juillet 2019	Radio Markham York Incorporated	CFMS-FM	Markham	Ontario

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT**

Permission and leave granted (Desgranges, Jean-Jacques)

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 Jean-Jacques Desgranges, Senior Policy Analyst, Canada Revenue Agency, to seek nomination as a candidate, before and during the election period, and to be a candidate, before the election period, in the federal election for the electoral district of Ottawa–Vanier, Ontario, or Timmins–James Bay, Ontario. The date of the provincial election is October 21, 2019.

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.

July 2, 2019

Patrick Borbey

President

D. G. J. Tucker

Commissioner

[29-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE**

Permission et congé accordés (Desgranges, Jean-Jacques)

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 Jean-Jacques Desgranges, analyste principal des politiques, Agence du revenu du Canada, la permission, aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat, avant et pendant la période électorale, et de se porter candidat, avant la période électorale, à l'élection fédérale pour la circonscription d'Ottawa–Vanier (Ontario) ou de Timmins–Baie James (Ontario). La date de l'élection est le 21 octobre 2019.

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 prenant effet le premier jour de la période électorale où le fonctionnaire est candidat.

Le 2 juillet 2019

Le président

Patrick Borbey

Le commissaire

D. G. J. Tucker

[29-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT**

Permission and leave granted (Norn, Steven Ryan)

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 Steven Ryan Norn, Crown Witness Coordinator, Northwest Territories Regional Office, Public Prosecution Service of Canada, to seek nomination as a candidate, before and during the election period, and to be a candidate, before the election period, in the territorial election for the electoral district of Tu Nedhé-Wiilideh, Northwest Territories. The date of the election is October 1, 2019.

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,

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE**

Permission et congé accordés (Norn, Steven Ryan)

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 Ryan Norn, coordonnateur des témoins de la Couronne, Bureau régional des Territoires du Nord-Ouest, Service des poursuites pénales du Canada, la permission, aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat, avant et pendant la période électorale, et de se porter candidat, avant la période électorale, à l'élection territoriale pour la circonscription de Tu Nedhé-Wiilideh (Territoires du Nord-Ouest). La date de l'élection est le 1^{er} octobre 2019.

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

effective the first day the employee is a candidate during the election period.

July 8, 2019

Patricia Jaton

Vice-President

Policy and Communications Sector

vigueur le premier jour de la période électorale où le fonctionnaire est candidat.

Le 8 juillet 2019

La vice-présidente

Secteur des politiques et des communications

Patricia Jaton

[29-1-o]

[29-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**BLC MORTGAGE CORPORATION**

VOLUNTARY LIQUIDATION AND DISSOLUTION

Notice is hereby given, in accordance with subsection 350(4) of the *Trust and Loan Companies Act* (the “Act”), that, pursuant to subsection 350(2) of the Act, the Minister of Finance has approved the application of BLC Mortgage Corporation concerning the voluntary dissolution of the Company.

Montréal, July 2, 2019

BLC Mortgage Corporation

[28-4-o]

GENERAL TRUST CORPORATION OF CANADA

VOLUNTARY LIQUIDATION AND DISSOLUTION

Notice is hereby given, in accordance with subsection 350(4) of the *Trust and Loan Companies Act* (the “Act”), that, pursuant to subsection 350(2) of the Act, the Minister of Finance has approved the application of General Trust Corporation of Canada concerning the voluntary dissolution of the Company.

Montréal, July 2, 2019

General Trust Corporation of Canada

[28-4-o]

GUARDCOR LOAN COMPANY

VOLUNTARY LIQUIDATION AND DISSOLUTION

Notice is hereby given, in accordance with subsection 350(4) of the *Trust and Loan Companies Act* (the “Act”), that, pursuant to subsection 350(2) of the Act, the Minister of Finance has approved the application of Guardcor Loan Company concerning the voluntary dissolution of the Company.

Montréal, July 2, 2019

Guardcor Loan Company

[28-4-o]

AVIS DIVERS**SOCIÉTÉ D’HYPOTHÈQUES BLC**

LIQUIDATION ET DISSOLUTION VOLONTAIRES

Conformément au paragraphe 350(4) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (la « Loi »), avis est par les présentes donné que le ministre des Finances a approuvé la demande de dissolution volontaire de Société d’hypothèques BLC, aux termes du paragraphe 350(2) de la Loi.

Montréal, le 2 juillet 2019

Société d’hypothèques BLC

[28-4-o]

CORPORATION TRUST GÉNÉRAL DU CANADA

LIQUIDATION ET DISSOLUTION VOLONTAIRES

Conformément au paragraphe 350(4) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (la « Loi »), avis est par les présentes donné que le ministre des Finances a approuvé la demande de dissolution volontaire de Corporation Trust Général du Canada, aux termes du paragraphe 350(2) de la Loi.

Montréal, le 2 juillet 2019

Corporation Trust Général du Canada

[28-4-o]

COMPAGNIE DE PRÊTS GUARDCOR

LIQUIDATION ET DISSOLUTION VOLONTAIRES

Conformément au paragraphe 350(4) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (la « Loi »), avis est par les présentes donné que le ministre des Finances a approuvé la demande de dissolution volontaire de Compagnie de Prêts Guardcor, aux termes du paragraphe 350(2) de la Loi.

Montréal, le 2 juillet 2019

Compagnie de Prêts Guardcor

[28-4-o]

LAURENTIAN BANK OF CANADA MORTGAGE CORPORATION**VOLUNTARY LIQUIDATION AND DISSOLUTION**

Notice is hereby given, in accordance with subsection 350(4) of the *Trust and Loan Companies Act* (the “Act”), that, pursuant to subsection 350(2) of the Act, the Minister of Finance has approved the application of Laurentian Bank of Canada Mortgage Corporation concerning the voluntary dissolution of the Company.

Montréal, July 2, 2019

Laurentian Bank of Canada Mortgage Corporation

[28-4-o]

NOVA SCOTIA TRANSPORTATION AND INFRASTRUCTURE RENEWAL**PLANS DEPOSITED**

Nova Scotia Transportation and Infrastructure Renewal hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigation Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under paragraph 5(6)(b) of the said Act, Nova Scotia Transportation and Infrastructure Renewal has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Cape Breton Regional Municipality, located at Access Nova Scotia, Moxham Centre, 380 Kings Road, Sydney, Cape Breton, Nova Scotia, under deposit No. 114762884, a description of the site and plans of the replacement of the Mira Gut Bridge (CB 053) over the Mira Gut River, at Mira Gut Drive, Cape Breton County, from 46°02'09.6" N to 59°58'07.1" W.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Regional Manager, Navigation Protection Program, Transport Canada, Heritage Court, 95 Foundry Street, P.O. Box 42, Moncton, New Brunswick E1C 8K6. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Halifax, July 12, 2019

Ryan Swinemar
Senior Engineer

[29-1-o]

SOCIÉTÉ D'HYPOTHÈQUE BANQUE LAURENTIENNE DU CANADA**LIQUIDATION ET DISSOLUTION VOLONTAIRES**

Conformément au paragraphe 350(4) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (la « Loi »), avis est par les présentes donné que le ministre des Finances a approuvé la demande de dissolution volontaire de Société d'hypothèque Banque Laurentienne du Canada, aux termes du paragraphe 350(2) de la Loi.

Montréal, le 2 juillet 2019

Société d'hypothèque Banque Laurentienne du Canada

[28-4-o]

NOVA SCOTIA TRANSPORTATION AND INFRASTRUCTURE RENEWAL**DÉPÔT DE PLANS**

Le Nova Scotia Transportation and Infrastructure Renewal (le ministère des transports et du renouvellement de l'infrastructure de la Nouvelle-Écosse) donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports en vertu de la *Loi sur la protection de la navigation*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le Nova Scotia Transportation and Infrastructure Renewal a, en vertu de l'alinéa 5(6)b) de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de la municipalité régionale de Cape Breton, situé à Access Nova Scotia, au centre Moxham, 380, chemin Kings, Sydney, Cape Breton (Nouvelle-Écosse), sous le numéro de dépôt 114762884, une description de l'emplacement et les plans du remplacement du pont Mira Gut (CB 053) au-dessus de la rivière Mira Gut, à la promenade Mira Gut, comté de Cape Breton, par 46°02'09,6" de latitude nord et 59°58'07,1" de longitude ouest.

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Gestionnaire régional, Programme de protection de la navigation, Transports Canada, Heritage Court, 95, rue Foundry, case postale 42, Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 8K6. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Halifax, le 12 juillet 2019

L'ingénieur principal
Ryan Swinemar

[29-1]

SANTANDER CONSUMER BANK

LETTERS PATENT OF INCORPORATION

Notice is hereby given, pursuant to subsection 25(2) of the *Bank Act* (Canada), that Carfinco Financial Group Inc., a corporation existing under the laws of the Province of Alberta and a subsidiary of Banco Santander, S.A., intends to file with the Superintendent of Financial Institutions (the “Superintendent”) an application for the Minister of Finance to issue letters patent incorporating a Schedule II bank pursuant to the *Bank Act* under the name Santander Consumer Bank, in English, and Banque Santander Consumer, in French, to carry on the business of a bank in Canada. Its head office will be located in the city of Edmonton, Alberta.

Any person who objects to the proposed incorporation may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before August 26, 2019.

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued to incorporate the bank. The granting of the letters patent will be dependent upon the normal *Bank Act* application review process and the discretion of the Minister of Finance.

July 6, 2019

Carfinco Financial Group Inc.

[27-4-o]

BANQUE SANTANDER CONSUMER

LETTRES PATENTES DE CONSTITUTION

Avis est par les présentes donné, aux termes du paragraphe 25(2) de la *Loi sur les banques* (Canada), que Carfinco Financial Group Inc., une société existant en vertu des lois de la province d’Alberta et une filiale de Banco Santander, S.A., a l’intention de déposer auprès du surintendant des institutions financières (le « surintendant ») une demande afin que le ministre des Finances délivre des lettres patentes constituant en personne morale une banque de l’annexe II en vertu de la *Loi sur les banques* sous le nom de Banque Santander Consumer, en français, et de Santander Consumer Bank, en anglais, afin d’exercer des activités bancaires au Canada. Le siège social sera situé dans la ville d’Edmonton, en Alberta.

Toute personne qui s’oppose à la présente proposition de constitution en personne morale peut présenter sa contestation par écrit au Bureau du surintendant des institutions financières, au 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 26 août 2019.

Remarque : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une attestation de la délivrance de lettres patentes visant à constituer la banque en personne morale. L’octroi de lettres patentes est assujéti au processus habituel d’examen des demandes aux termes de la *Loi sur les banques* et du pouvoir discrétionnaire du ministre des Finances.

Le 6 juillet 2019

Carfinco Financial Group Inc.

[27-4-o]

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Finance, Dept. ofRegulations Amending the Special Import
Measures Regulations..... 3522**Public Safety and Emergency Preparedness,
Dept. of, and Dept. of Transport**Regulations Amending the Secure Air
Travel Regulations and the Designated
Provisions Regulations..... 3531**RÈGLEMENTS PROJETÉS**

Table des matières

Finances, min. desRèglement modifiant le Règlement sur les
mesures spéciales d'importation 3522**Sécurité publique et de la Protection civile,
min. de la, et min. des Transports**Règlement modifiant le Règlement sur
la sûreté des déplacements aériens et
le Règlement sur les textes désignés..... 3531

Regulations Amending the Special Import Measures Regulations

Statutory authority

Special Import Measures Act

Sponsoring department

Department of Finance

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

In light of the situation affecting global steel trade, concerns have been raised by the Canadian steel industry and its workers regarding the effectiveness of Canada's trade remedy system and its ability to address unfairly traded imports. On April 26, 2019, the Government of Canada announced an intensive 30-day consultation with the industry and its workers in order to determine what further protections are required to protect Canadian jobs and industry from unfair trade practices. These proposed amendments follow from certain of the recommendations made by this working group in relation to the calculation of appropriate dumping margins in anti-dumping investigations.

Background

Under World Trade Organization (WTO) rules, when domestic producers are injured by imports that are dumped (i.e. exported at a price lower than prices in the exporter's home market or at a price that is below costs) or that have benefited from certain types of government subsidies, anti-dumping or countervailing duties may be imposed to remedy the injury.

In Canada, domestic producers may seek to have anti-dumping and countervailing duties imposed pursuant to the *Special Import Measures Act* (SIMA) following investigations by the Canada Border Services Agency (CBSA), to determine whether imports were dumped or subsidized, and the Canadian International Trade Tribunal (CITT), to determine whether such imports injured or threaten to injure Canadian producers. These

Règlement modifiant le Règlement sur les mesures spéciales d'importation

Fondement législatif

Loi sur les mesures spéciales d'importation

Ministère responsable

Ministère des Finances

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Étant donné la situation actuelle touchant le commerce mondial de l'acier, des préoccupations ont été soulevées par l'industrie canadienne de l'acier et ses travailleurs au sujet de l'efficacité du système de recours commerciaux du Canada et de sa capacité à faire face aux importations déloyales. Le 26 avril 2019, le gouvernement du Canada a annoncé une consultation intensive de 30 jours avec l'industrie et ses travailleurs afin de déterminer les protections supplémentaires nécessaires pour protéger l'industrie et les emplois canadiens contre les pratiques commerciales déloyales. Ces modifications proposées sont issues des recommandations formulées par ce groupe de travail relativement au calcul des marges de dumping appropriées dans les enquêtes antidumping.

Contexte

En vertu des règles de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), lorsque les producteurs nationaux subissent des dommages en raison des importations qui font l'objet de dumping (c'est-à-dire celles exportées à un prix inférieur aux prix du marché intérieur de l'exportateur ou sous le prix de revient) ou qui ont bénéficié de certains types de subventions gouvernementales, des droits antidumping ou compensateurs peuvent être imposés pour remédier au dommage.

Au Canada, les producteurs nationaux peuvent demander que des droits antidumping et compensateurs soient imposés en vertu de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI) à la suite d'enquêtes menées par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), afin de déterminer si les importations ont été sous-évaluées ou subventionnées, et le Tribunal canadien du commerce international (TCCE), pour déterminer si ces importations ont causé ou

investigations are conducted in an independent, impartial and transparent manner.

In recent years, concerns had been raised by Canadian producers, most notably in the steel industry, that improvements were required to enhance the effectiveness of the trade remedy system. In particular, concerns were raised regarding the need to adopt additional mechanisms to ensure that anti-dumping and countervailing duties properly address dumped and unfairly subsidized imports that are causing injury. In response to these concerns, in April 2018, the Government made amendments to SIMA and the *Special Imports Measures Regulations* (SIMR), to better align the Act and Regulations with the policies and practices of some of Canada's key trading partners and to strengthen Canada's trade remedy system. These amendments included the introduction of anti-circumvention and scope proceedings, as well as ways to address price distortions in case of a particular market situation.

More recently, the global steel trade environment has been particularly challenging in light of continuing overcapacity in steel production globally, as well as measures that a number of countries have taken to restrict imports of steel into their markets. The Government announced, on April 26, 2019, an intensive 30-day consultation with industry and its workers. The objective of the consultations was to determine what further protections may be required to enhance the effectiveness of the trade remedy system in protecting Canadian producers and workers against the impacts of unfairly traded imports, while maintaining a fair and balanced approach to trade remedies and respecting Canada's legal and trade obligations.

Two of the recommendations were to amend the SIMR, in order to clarify certain elements related to the calculation of the costs of production in anti-dumping investigations (to address situations where inputs were acquired from associated parties at prices below cost or below a representative benchmark and to provide further scope to address cost distortions created by a particular market situation).

Objective

The objective of these amendments would be to enhance the effectiveness of Canada's trade remedy system to protect Canadian producers and workers against the impacts of unfairly traded imports.

risquent de causer du tort aux producteurs canadiens. Ces enquêtes sont menées de manière indépendante, impartiale et transparente.

Au cours des dernières années, les producteurs canadiens, particulièrement dans l'industrie de l'acier, ont exprimé des préoccupations selon lesquelles des améliorations seraient nécessaires pour hausser l'efficacité du système de recours commerciaux. En particulier, des préoccupations ont été soulevées quant à la nécessité d'adopter des mécanismes supplémentaires pour que les droits anti-dumping et compensateurs s'appliquent correctement aux importations faisant l'objet de dumping ou injustement subventionnées qui causent du tort à l'industrie. En réponse à ces préoccupations, en avril 2018, le gouvernement a apporté des modifications à la LMSI et au *Règlement sur les mesures spéciales d'importation* (RMSI) afin de mieux harmoniser la Loi et le Règlement avec les politiques et pratiques de certains des principaux partenaires commerciaux du Canada et de renforcer le système de recours commerciaux du Canada. Cela s'est fait notamment par l'introduction de procédures anti-contournement et de portée, ainsi que de moyens de remédier aux distorsions de prix en cas de situation particulière du marché.

Plus récemment, l'environnement commercial mondial de l'acier a été particulièrement difficile, en raison de la surcapacité persistante de production d'acier à l'échelle mondiale, ainsi que des mesures prises par plusieurs pays pour limiter les importations d'acier dans leurs marchés. Le gouvernement a annoncé, le 26 avril 2019, une consultation intensive de 30 jours avec l'industrie et ses travailleurs. L'objectif des consultations était de déterminer quelles mesures de protection supplémentaires pourraient être requises afin d'améliorer l'efficacité du système de recours commerciaux pour protéger les producteurs et travailleurs canadiens des impacts causés par les importations faisant l'objet de commerce déloyal, tout en maintenant une approche juste et équilibrée en matière de recours commerciaux et en respectant les obligations légales et commerciales du Canada.

Deux des recommandations sont de modifier le RMSI, afin de clarifier certains éléments liés au calcul des coûts de production dans les enquêtes antidumping (pour couvrir les situations où des intrants sont acquis auprès de personnes associées à des prix sous le prix coûtant ou sous un prix de référence représentatif, et de remédier aux distorsions de coûts créées par une situation particulière du marché).

Objectif

L'objectif de ces modifications serait d'accroître l'efficacité du système de recours commerciaux du Canada, afin de protéger les producteurs et les travailleurs canadiens contre les impacts d'importations déloyales.

Description

In anti-dumping investigations, dumping margins are normally calculated by comparing the prices of the goods when sold in the domestic market of the exporting country with the prices of goods when sold for export to Canada. However, alternative methodologies may be appropriate for calculating dumping margins if domestic prices in the exporting country do not allow for a proper comparison (i.e. they are distorted). This may arise because the producer of the goods sent to Canada has purchased inputs for these goods from an associated party at a price below cost or below a representative benchmark or because of the presence of a particular market situation (e.g. where government intervention results in price distortions, or when factors such as significant macroeconomic volatility affect the prices and input costs in the market). In such cases, the CBSA may calculate an alternative price for the goods through a constructed costs methodology, where the price of the goods is determined as the cost of production in the country of origin, plus a reasonable amount for administrative, selling and general costs, as well as profits. The proposed amendments to the SIMR would provide a method for the CBSA to determine an appropriate amount for the cost of production in the two instances below.

Transactions between associated parties

The proposed amendments would provide the CBSA with flexibility in calculating the costs of production when inputs are supplied by an associated supplier (e.g. a subsidiary or affiliated company). The proposed amendment would specify that the CBSA may use, for this cost, the highest of the transfer price between parties, the actual costs to the supplier, or a reasonable benchmark determined in the country of export if such information is available.

Particular market situation

The CBSA already has the ability to disregard sales in the domestic market of the exporting country, if they are affected by a particular market situation. In those cases, the CBSA has the ability to use alternative methodologies, such as constructed costs, when calculating margins of dumping. The proposed amendments would further specify that in determining the costs of production where a particular market situation has been found, alternative options can be used to determine the cost of inputs, if they do not allow for a proper comparison between the sale of goods in the country of export and the sale of goods

Description

Dans les enquêtes antidumping, les marges de dumping sont normalement calculées en comparant le prix des marchandises vendues sur le marché intérieur du pays exportateur avec le prix des marchandises vendues pour l'exportation vers le Canada. Toutefois, d'autres méthodes peuvent être appropriées pour calculer les marges de dumping si les prix sur le marché intérieur dans le pays exportateur ne permettent pas une comparaison valable (c'est-à-dire qu'ils font l'objet de distorsions). Cela peut se produire si le producteur des marchandises exportées au Canada a acheté des intrants pour ces marchandises auprès d'une personne associée à un prix sous le prix coûtant ou sous un prix de référence représentatif, ou en raison de la présence d'une « situation particulière du marché » (par exemple, lorsque l'intervention du gouvernement entraîne des distorsions de prix, ou lorsque des facteurs tels qu'une volatilité macroéconomique importante affectent les prix et les coûts des intrants sur le marché). Dans de tels cas, l'ASFC peut calculer un prix de substitution pour les marchandises au moyen de la méthode du coût reconstitué, selon laquelle le prix des marchandises est déterminé comme le coût de production dans le pays d'origine, plus un montant raisonnable pour les frais, notamment les frais administratifs et les frais de vente, et un montant raisonnable pour les bénéfices. Les modifications proposées au RMSI fourniraient à l'ASFC une méthode pour déterminer un montant approprié pour le coût de production dans les deux cas ci-dessous.

Transactions entre personnes associées

Les modifications proposées accorderaient à l'ASFC une certaine souplesse dans le calcul des coûts de production lorsque les intrants sont fournis par un fournisseur associé (par exemple une filiale ou entreprise associée). La modification proposée préciserait que l'ASFC peut utiliser, pour ce coût, le prix le plus élevé entre le prix de transfert entre les parties, les coûts réels supportés par le fournisseur, ou un prix de référence raisonnable déterminé dans le pays d'exportation, lorsqu'une telle information est disponible.

Situation particulière du marché

L'ASFC a déjà la capacité de ne pas tenir compte des ventes sur le marché intérieur du pays exportateur, si elles sont touchées par une situation particulière du marché. Dans ces cas, l'ASFC peut utiliser d'autres méthodes, telles que le coût reconstitué, pour calculer les marges de dumping. Les modifications préciseraient en outre que si une situation particulière du marché existe, d'autres options peuvent être utilisées pour déterminer les coûts des intrants, s'ils ne permettent pas une comparaison utile entre la vente des marchandises dans le pays d'exportation et la vente des marchandises exportées au

exported to Canada. The amendments would provide a hierarchy of alternatives to be used to determine the costs of inputs, depending on the information available and whether the alternative would allow for such a proper comparison. For instance, if such information is available, the CBSA could use the price of a similar input produced in the country of export and sold to the exporter or other producers in the country. Other alternatives include referring to published prices in trade publications, with price adjustments to be made as necessary to reflect the actual cost of the input in the country of export.

Regulatory development

Consultation

These proposed amendments follow recommendations made to the Minister of Finance by a joint working group between federal government officials and the Canadian steel industry and workers' representatives, on actions that could be taken if there is a desire to strengthen Canada's trade remedy regime. The Canadian steel industry and workers have indicated strong support for these proposed amendments, as they will increase the effectiveness of Canada's trade remedy system and offer additional protection against unfairly traded imports.

Further consultations were carried out with other groups of stakeholders, including provincial and territorial governments, industry associations (including those representing downstream industries and steel importers), and other stakeholders that are users of the trade remedy system or that have participated in previous consultations on trade remedy issues.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

Constitutional and modern treaty implications were considered and none have been identified.

Instrument choice

Paragraphs 97(1)(e) and (e.1) provide the authority for the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, to make regulations prescribing the manner of calculating the cost of production of goods.

Regulatory analysis

Cost and benefits

These proposed amendments would enhance protection for Canadian producers and workers from the impacts of unfairly traded imports and would improve

Canada. Les modifications proposées fourniraient une hiérarchie d'options à utiliser pour déterminer les coûts des intrants, déterminée selon l'information disponible et si cette option permettrait une telle comparaison utile. Par exemple, si une telle information est disponible, l'ASFC pourrait utiliser le prix d'un intrant similaire produit dans le pays d'exportation et vendu à l'exportateur ou à d'autres producteurs dans le pays. D'autres options seraient de se référer à des prix publiés dans des publications commerciales, avec des ajustements de prix lorsque cela est nécessaire, pour refléter le coût réel de l'intrant dans le pays d'exportation.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Ces modifications proposées font suite aux recommandations formulées au ministre des Finances par un groupe de travail mixte entre les fonctionnaires du gouvernement fédéral et l'industrie canadienne de l'acier et les représentants de ses travailleurs, sur les mesures qui pourraient être prises pour renforcer le système de recours commerciaux du Canada. L'industrie canadienne de l'acier et ses travailleurs ont exprimé un appui important de ces modifications proposées, car elles augmenteraient l'efficacité du système de recours commerciaux du Canada et offriraient une protection supplémentaire contre les importations déloyales.

D'autres consultations ont été menées avec d'autres parties prenantes, y compris les gouvernements provinciaux et territoriaux, les associations de l'industrie, notamment celles qui représentent les industries en aval et les importateurs d'acier, et d'autres intervenants qui sont des utilisateurs du système de recours commerciaux ou qui ont participé à des consultations antérieures sur la question des recours commerciaux.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Cette modification ne touche pas les droits et les intérêts des peuples autochtones.

Choix de l'instrument

Les alinéas 97(1)(e) et e.1) donnent au gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Finances, le pouvoir de prendre des règlements prescrivant la méthode de calcul du coût de production des marchandises.

Analyse de la réglementation

Coûts et avantages

Ces modifications proposées amélioreraient la protection pour les producteurs et les travailleurs canadiens contre les répercussions des importations déloyales et

the effectiveness of Canada's trade remedy system by ensuring that appropriate margins of dumping may be calculated in anti-dumping investigations. More specifically, they would allow the CBSA to better account for the transactions between associated parties and the effects of particular market situations when determining the costs of production in anti-dumping investigations. As a result, margins of dumping would better take into account these potential distortions.

These measures would provide Canadian producers with access to similar mechanisms as those available to the producers of trading partners who are also major users of trade remedies (e.g. Australia, the European Union and the United States). This would ensure that Canada's trade remedy system is able to offer comparable levels of protection for domestic producers from the injurious effects of unfair trade, while maintaining a fair and balanced approach to trade remedies in accordance with Canada's legal and trade obligations.

The amendments would provide the CBSA with additional methodologies to calculate the costs of production of imported goods in certain anti-dumping investigations. This would make some investigations more complex and could result in an increase in the number of applications to which the CBSA would need to respond. However, this is not expected to have significant resource implications for the CBSA.

Small business lens

The proposed amendments would enhance the CBSA's ability to calculate margins of dumping; no small businesses would be directly impacted by these changes or required to comply with new regulatory requirements. Therefore, the small business lens does not apply. However, to the extent that small businesses make use of Canada's trade remedy system, they could benefit from the enhanced protections from unfair trading practices and the increased effectiveness of the trade remedy system that would result from the proposed amendments.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply to these proposed amendments given that they would not result in any change in administrative burden for Canadian businesses.

amélioreraient l'efficacité du système de recours commerciaux du Canada en faisant en sorte que des marges de dumping appropriées puissent être calculées dans le cadre d'enquêtes antidumping. Plus précisément, elles permettraient à l'ASFC de mieux tenir compte des transactions entre personnes associées et des impacts d'une situation particulière du marché lors de la détermination des coûts de production dans les enquêtes antidumping. De ce fait, les marges de dumping pourraient mieux tenir compte de ces distorsions éventuelles.

Ces mesures donneraient aux producteurs canadiens l'accès à des mécanismes semblables à ceux dont disposent les producteurs de partenaires commerciaux qui sont également d'importants utilisateurs des recours commerciaux (par exemple l'Australie, l'Union européenne et les États-Unis). Cela ferait en sorte que le système de recours commerciaux du Canada soit en mesure d'offrir des niveaux comparables de protection aux producteurs nationaux contre les effets préjudiciables du commerce déloyal, tout en maintenant une approche juste et équilibrée des recours commerciaux, conformément aux obligations légales et commerciales du Canada.

Ces modifications fourniraient à l'ASFC des méthodes additionnelles pour calculer les coûts de production des marchandises importées dans le cadre de certaines enquêtes antidumping. Cela rendrait certaines enquêtes plus complexes et pourrait mener à une hausse du nombre de demandes auxquelles l'ASFC devra répondre. Toutefois, cela ne devrait pas avoir d'incidence importante sur les ressources de l'ASFC.

Lentille des petites entreprises

Les modifications proposées amélioreraient la capacité de l'ASFC à calculer des marges de dumping; les petites entreprises ne seraient pas directement touchées par ces changements et n'auraient pas à respecter de nouvelles exigences réglementaires. Par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas. Toutefois, dans la mesure où certaines petites entreprises utilisent le système de recours commerciaux du Canada, elles pourraient bénéficier de la protection accrue vis-à-vis des pratiques commerciales déloyales et des gains d'efficacité du système de recours commerciaux qui seraient réalisés par le biais des modifications proposées.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications proposées, puisqu'elles n'entraînent aucun changement dans le fardeau administratif des entreprises canadiennes.

Regulatory cooperation and alignment

The proposed amendments do not have a regulatory cooperation component.

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that the proposed amendments would not have a positive or negative environmental impact; therefore, a strategic environmental assessment is not required.

Gender-based analysis plus

No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for this proposal.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The CBSA will administer and interpret these amendments as part of anti-dumping investigations, in the course of its administration of SIMA.

Contact

Léticia Villeneuve
International Trade Policy Division
Department of Finance Canada
90 Elgin Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Email: fin.simaconsult-lmsiconsult.fin@canada.ca

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications proposées n'impliquent pas de question de coopération en matière de réglementation.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, un examen préliminaire a conclu que les modifications proposées n'auraient pas d'impact positif ou négatif sur l'environnement; par conséquent, une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune répercussion sur les questions relatives à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été recensée dans cette proposition.

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

L'ASFC appliquerait et interpréterait ces modifications dans le contexte d'enquêtes antidumping, dans le cadre de son application de la LMSI.

Personne-ressource

Léticia Villeneuve
Division de la politique du commerce international
Ministère des Finances Canada
90, rue Elgin
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Courriel : fin.simaconsult-lmsiconsult.fin@canada.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to paragraphs 97(1)(e)^a and (e.1)^b of the *Special Import Measures Act*^c, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Special Import Measures Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 15 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed

^a S.C. 1999, c. 12, s. 51(2)
^b S.C. 1994, c. 47, s. 184(3)
^c R.S., c. S-15

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, sur recommandation du ministre des Finances et en vertu des alinéas 97(1)e)^a et e.1)^b de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*^c, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures spéciales d'importation*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à la

^a L.C. 1999, ch. 12, par. 51(2)
^b L.C. 1994, ch. 47, par. 184(3)
^c L.R., ch. S-15

to the International Trade Policy Division, Department of Finance, 90 Elgin Street, Ottawa, Ontario K1A 0G5 (fin.simaconsult-lmsiconsult.fin@canada.ca).

Ottawa, July 15, 2019

Julie Adair
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Special Import Measures Regulations

Amendments

1 The long title of the *Special Import Measures Regulations*¹ is replaced by the following:

Special Import Measures Regulations

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

3 The portion of paragraph 11(1)(a) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(a) subject to sections 11.2 and 12 of these Regulations, the expression **cost of production**, in relation to any goods, means the aggregate of all costs that are

4 The portion of paragraph 11.1(a) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(a) the cost of production, in relation to any goods, shall, subject to subsection 11.2(1) and section 12, be calculated by aggregating all costs that are

5 The Regulations are amended by adding the following after section 11.1:

11.2 (1) For the purposes of subparagraphs 11(1)(a)(i) and 11.1(a)(i), if an input used in the production of the goods is acquired by the exporter or producer from an associated person and is a significant factor in the

Division de la politique commerciale internationale, ministère des Finances, 90, rue Elgin, Ottawa (Ontario) K1A 0G5 (courriel : fin.simaconsult-lmsiconsult.fin@canada.ca).

Ottawa, le 15 juillet 2019

La greffière adjointe du Conseil privé
Julie Adair

Règlement modifiant le Règlement sur les mesures spéciales d'importation

Modifications

1 Le titre intégral du *Règlement sur les mesures spéciales d'importation*¹ est remplacé par ce qui suit :

Règlement sur les mesures spéciales d'importation

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

3 Le passage de l'alinéa 11(1)a) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

a) sous réserve des articles 11.2 et 12 du présent règlement, le terme **coût de production** désigne l'ensemble

4 Le passage de l'alinéa 11.1a) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

a) sous réserve du paragraphe 11.2(1) et de l'article 12, le coût de production de marchandises est égal à la somme des montants suivants :

5 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 11.1, de ce qui suit :

11.2 (1) Pour l'application des sous-alinéas 11a)(1)(i) et 11.1a)(i), lorsqu'un intrant qui est un facteur important dans la production des marchandises, est acquis par l'exportateur ou le producteur, d'une personne associée, le

¹ SOR/84-927

¹ DORS/84-927

production of the goods, the cost of that input in the country of export is considered to be the greater of the following amounts:

- (a)** the price paid in respect of that input by the exporter or producer to the associated person;
- (b)** the cost incurred by the associated person in the production of that input, including the administrative, selling and all other costs with respect to that input; and
- (c)** the price in the country of export of the same or substantially the same inputs, if sufficient information is available to enable the price to be determined on the basis of
 - (i)** the selling prices of those inputs in the country of export, in the same or substantially the same quantities, between parties who are not associated persons; or
 - (ii)** the published prices of those inputs in the country of export.

(2) For the purposes of subparagraph 11(1)(a)(i), if the President is of the opinion that, under paragraph 16(2)(c) of the Act, a particular market situation exists which does not permit a proper comparison of the sale of like goods with the sale of the goods to the importer in Canada, such that the acquisition cost of an input used in the production of the goods does not reasonably reflect the actual cost of that input, the cost of that input in the country of export shall be considered to be the first of the following amounts that reasonably reflect the actual cost of the input so as to permit a proper comparison of the sale of like goods with the sale of the goods to the importer in Canada:

- (a)** the price of the same or substantially the same inputs that are produced in the country of export and sold to the exporter or to other producers in the country of export;
- (b)** the price of the same or substantially the same inputs that are produced in the country of export and sold from the country of export to a third country;
- (c)** the price of the same or substantially the same inputs determined on the basis of the published prices of those inputs in the country of export;
- (d)** the price of the same or substantially the same inputs that are produced in a third country and sold to the exporter or to other producers in the country of export, adjusted to reflect the differences relating to price comparability between the third country and the country of export; or
- (e)** the price of the same or substantially the same inputs determined on the basis of the published prices

coût de cet intrant est réputé être le plus élevé des montants suivants :

- a)** le prix payé pour l'intrant par l'exportateur ou le producteur à la personne associée;
- b)** le coût supporté par la personne associée pour la production de l'intrant, y compris les frais afférents, notamment les frais administratifs et les frais de vente;
- c)** le prix d'intrants identiques — ou sensiblement identiques — dans le pays d'exportation, si des renseignements suffisants sont disponibles pour permettre de le déterminer sur la base :
 - (i)** soit des prix de vente dans le pays d'exportation entre des parties qui ne sont pas des personnes associées, pour des quantités égales ou sensiblement égales,
 - (ii)** soit des prix publiés dans le pays d'exportation.

(2) Pour l'application du sous-alinéa 11(1)a)(i), si le président est d'avis qu'il existe, aux termes de l'alinéa 16(2)c) de la Loi, une situation particulière du marché qui ne permet pas une comparaison utile de la vente de marchandises similaires avec la vente des marchandises à l'importateur au Canada et qui fait en sorte que le coût d'acquisition d'un intrant ne tient pas compte raisonnablement de son coût réel, le coût de l'intrant dans le pays d'exportation est considéré être le premier des montants ci-après qui tient raisonnablement compte du coût réel de l'intrant, de sorte à permettre une comparaison utile de la vente des marchandises similaires avec la vente des marchandises à l'importateur au Canada :

- a)** le prix d'intrants identiques — ou sensiblement identiques — produits dans le pays d'exportation et fournis à l'exportateur ou à un autre producteur dans le pays d'exportation;
- b)** le prix d'intrants identiques — ou sensiblement identiques — produits dans le pays d'exportation et vendus à partir du pays d'exportation à un pays tiers;
- c)** le prix d'intrants identiques — ou sensiblement identiques — fondé sur les prix publiés dans le pays d'exportation;
- d)** le prix d'intrants identiques — ou sensiblement identiques — produits dans un pays tiers et vendus à l'exportateur ou à un autre producteur dans le pays d'exportation, rectifié pour tenir compte des différences en ce qui a trait à la comparaison entre les prix dans le pays tiers et le prix de l'intrant dans le pays d'exportation;

of those inputs outside the country of export, adjusted to reflect the differences relating to price comparability with the country of export.

e) le prix d'intrants identiques — ou sensiblement identiques — fondé sur les prix publiés à l'extérieur du pays d'exportation, rectifié pour tenir compte des différences en ce qui a trait à la comparaison entre ce prix et le prix de l'intrant dans le pays d'exportation.

Coming into Force

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

[29-1-o]

Entrée en vigueur

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

[29-1-o]

Regulations Amending the Secure Air Travel Regulations and the Designated Provisions Regulations

Statutory authorities

Secure Air Travel Act
Aeronautics Act

Sponsoring departments

Department of Public Safety and Emergency Preparedness
Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: The Passenger Protect Program (PPP) would be enhanced to allow the Government of Canada to conduct passenger screening against a list of individuals for whom there are reasonable grounds to suspect that the individual will engage or attempt to engage in an act that would threaten transportation security or travel by air for the purpose of committing certain terrorism offences. As of November 2018, 114 commercial air carriers conducting domestic and international flights conduct this passenger screening. Screening practices are not standardized and there is no mechanism to provide a redress option for travellers whose names have been falsely matched with that of a listed individual.

Description: Amendments to the *Secure Air Travel Regulations* (the “Regulations” or “SATR”) are needed following recent amendments to the *Secure Air Travel Act* (SATA) to enable the Government of Canada to collect reliable information on all travellers on board or expected to be on board commercial passenger flights to, from and within Canada, by specifying which information may be collected, the conveyances (i.e. aircraft) for which information is required, and the circumstances, time and manner in which the information must be provided to the Government.

Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté des déplacements aériens et le Règlement sur les textes désignés

Fondements législatifs

Loi sur la sûreté des déplacements aériens
Loi sur l’aéronautique

Ministères responsables

Ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile
Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Le Programme de protection des passagers (PPP) serait amélioré afin de permettre au gouvernement du Canada d’effectuer le contrôle des passagers en fonction d’une liste de personnes pour lesquelles il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu’elles commettront ou tenteront de commettre un acte qui menacerait la sûreté des transports ou de voyager par avion afin de commettre certaines infractions terroristes. En novembre 2018, 114 transporteurs aériens commerciaux exploitant des vols intérieurs et internationaux effectuaient ce contrôle des passagers. Les pratiques de contrôle ne sont pas normalisées, et il n’existe aucun mécanisme de rectification pour les voyageurs dont le nom a été faussement apparié à celui d’une personne inscrite.

Description : Des modifications au *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* (le « Règlement » ou « RSDA ») sont nécessaires à la suite de modifications récentes apportées à la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens* (LSDA) afin de permettre au gouvernement du Canada de recueillir des renseignements fiables sur tous les voyageurs à bord ou prévus à bord des vols commerciaux de passagers à destination, en provenance et à l’intérieur du Canada, en précisant quels renseignements peuvent être recueillis, les moyens de transport (c’est-à-dire les aéronefs) pour lesquels ces renseignements sont nécessaires, ainsi que les circonstances et la façon dont ils doivent être fournis au gouvernement.

Rationale: The proposed Regulations would enhance national security and public safety by allowing for government centralized screening. Among the benefits is the determination, earlier in the travel continuum, of whether a passenger is in fact on the SATA List. This means that fewer travellers will be delayed by having to present themselves at an air carrier service counter to obtain a boarding pass, and screening against the SATA List will be conducted in a more consistent fashion.

The present value of the costs associated with the proposed Regulations is estimated at \$166.7 million, or \$23.7 million in annualized value over the first 10 years of implementation. The benefits include improved security and well-being for air travellers and Canadians as well as time savings for air carriers and air travellers. The one-for-one rule applies as there are incremental administrative burden costs for business. The small business lens applies; however, the impacts are expected to be minimal.

Justification : Le projet de règlement améliorerait la sécurité nationale et la sécurité publique en permettant un contrôle centralisé par le gouvernement. Parmi les avantages, on retrouve la détermination, plus tôt dans le continuum des voyages, à savoir si un passager est en effet sur la liste établie en vertu de la LSDA. Cela signifie que moins de voyageurs seront retardés en ayant à se présenter à un comptoir de service d'un transporteur aérien pour obtenir une carte d'embarquement et que le contrôle contre la liste établie en vertu de la LSDA sera effectué de façon plus uniforme.

La valeur actualisée du coût associé au projet de règlement a été estimée à 166,7 millions de dollars, ou 23,7 millions de dollars en valeur annualisée au cours des 10 premières années de mise en œuvre. Les avantages comprennent une sécurité et un bien-être accrus pour les passagers aériens et les Canadiens, de même que des économies de temps pour les transporteurs aériens et les passagers aériens. La règle du « un pour un » s'applique, puisqu'il y a des coûts administratifs différentiels pour les entreprises. La lentille des petites entreprises s'applique; cependant, il est prévu que les effets seront minimes.

Issues

The current PPP relies on air carriers to screen passenger information against the *Secure Air Travel Act* (SATA) List, screening which is not consistently and adequately performed by all air carriers bound by SATA. Furthermore, the current PPP does not provide a redress option for travellers whose names have been falsely matched with that of an individual on the SATA List. These program gaps have created the risks and vulnerabilities that follow.

I. Air carrier screening against the SATA List

Air carriers have individual processes in place to screen passenger information against the SATA List; these processes vary from carrier to carrier. Inconsistent and in some cases inadequate passenger screening against the SATA List can result in listed individuals not being properly identified (therefore not being subject to operational directives issued by the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness), as well as false-positive matches that result in certain travellers experiencing travel difficulties and delays. There is also the possibility that air carriers may be using an outdated version of the SATA List when performing SATA screening. It is the carrier's responsibility to ensure that they use only the most up-to-date List when screening their passengers; however, there have been instances where this has not

Enjeux

Le PPP actuel repose sur les transporteurs aériens pour contrôler les renseignements sur les passagers contre la liste établie en vertu de la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens* (LSDA), qui n'est pas exécuté de façon uniforme et adéquate par tous les transporteurs aériens visés par la LSDA. En outre, le PPP actuel ne prévoit pas d'option de rectification pour les voyageurs dont le nom a été faussement apparié à celui d'une personne figurant sur la liste établie en vertu de la LSDA. Ces lacunes du programme ont créé les risques et les vulnérabilités qui suivent.

I. Contrôle par les transporteurs aériens contre la liste établie en vertu de la LSDA

Les transporteurs aériens ont mis en place des processus individuels pour contrôler les renseignements sur les passagers contre la liste établie en vertu de la LSDA, qui varient d'un transporteur à l'autre. L'incohérence et, dans certains cas, l'inadéquation du contrôle des passagers contre la liste peuvent faire en sorte que les personnes inscrites sur la liste ne soient pas correctement identifiées (et ne soient donc pas assujetties aux directives opérationnelles émises par le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile), et que certains voyageurs éprouvent des difficultés et des retards au moment de voyager, à cause de correspondances faussement positives. Il est également possible que les transporteurs aériens utilisent une version désuète de la liste établie en vertu de la LSDA lorsqu'ils effectuent le contrôle. Il incombe au

occurred. This could allow listed persons to fly undetected. Finally, while air carriers are required to inform Transport Canada (TC) when a potential match to the SATA List is identified, there is no mechanism for determining whether air carriers are encountering listed persons and allowing them to fly without informing the Government.

II. Privacy

The SATA List, which includes the names, aliases, date of birth (DOB) and gender of listed persons, is shared by TC with foreign and domestic air carriers for the purpose of screening passenger data. The Government has safeguards in place — including oversight by the Office of the Privacy Commissioner — to protect the personal information of Canadians gathered and shared under the PPP. Despite prohibition under the Regulations against sharing the List, once it is received by air carriers, there is a risk that it could be shared more widely within their organizations and potentially beyond. TC cannot conduct continuous oversight over how air carriers manage this information beyond the ability to conduct periodic inspections.

III. Procedural fairness — No recourse options for false-positive matches

A consequence of establishing a list of individuals that may pose an imminent threat to transportation security and/or travel by air for the purpose of committing certain terrorism offences (e.g. participating in the activities of a terrorist group whether in Canada or overseas)¹ is that other individuals may share similar if not the same name as those individuals on the SATA List. At the time of screening travellers, air carriers will compare their list of travellers with the SATA List they will have downloaded from the TC secure website.

Air carriers are required to compare the name of the passengers against the names of listed individuals. Therefore, a “match” can happen either because the traveller is indeed the person who is on the SATA List (a true match), or because of similarities between the name of the traveller and the name of a listed person (false-positive match). Without additional data elements to distinguish between

transporteur de s’assurer qu’il n’utilise que la liste la plus à jour quand il contrôle ses passagers; toutefois, dans certains cas, cela ne s’est pas produit. Cela pourrait permettre à des personnes inscrites sur la liste de monter à bord sans être détectées. Enfin, bien que les transporteurs aériens soient tenus d’informer Transports Canada (TC) lorsqu’une correspondance possible avec la liste établie en vertu de la LSDA est identifiée, il n’existe aucun mécanisme pour déterminer si la personne est effectivement inscrite sur la liste et si le transporteur lui permet de voler sans en informer le gouvernement.

II. Protection des renseignements personnels

La liste établie en vertu de la LSDA, qui comprend les noms, les pseudonymes, la date de naissance (DDN) et le genre des personnes inscrites, est communiquée par TC aux transporteurs aériens étrangers et nationaux aux fins du contrôle des données sur les passagers. Le gouvernement a des mesures de protection en place, y compris une surveillance par le Commissariat à la protection de la vie privée, afin de protéger les renseignements personnels des Canadiens recueillis et communiqués dans le cadre du PPP. Malgré l’interdiction prévue par le Règlement, une fois reçue par les transporteurs aériens, la liste peut être diffusée plus largement au sein de leur organisation et éventuellement au-delà. TC ne peut exercer une surveillance continue sur la façon dont les transporteurs aériens gèrent cette information au-delà de son habilité à mener des inspections périodiques.

III. Équité procédurale — Aucune option de rectification en cas de correspondances faussement positives

L’établissement d’une liste de personnes susceptibles de constituer une menace imminente pour la sûreté des transports ou les déplacements aériens dans le but de commettre certaines infractions terroristes (par exemple participer aux activités d’un groupe terroriste, au Canada ou outre-mer)¹ a pour conséquence que d’autres personnes peuvent porter un nom similaire, voire le même nom, que celles qui sont inscrites sur la liste établie en vertu de la LSDA. Au moment de faire le contrôle des voyageurs, les transporteurs aériens compareront leur liste de voyageurs à celle établie en vertu de la LSDA qu’ils auront téléchargée à partir du site Web sécurisé de TC.

Les transporteurs sont tenus de comparer le nom des passagers aux noms des personnes inscrites sur la liste. Par conséquent, une « correspondance » peut arriver parce que le voyageur est bien la personne qui figure sur la liste (vraie correspondance) ou en raison de similitudes entre le nom du voyageur et celui d’une personne figurant sur la liste (correspondance faussement positive). En l’absence

¹ Namely, an offence under section 83.18, 83.19 or 83.2 of the *Criminal Code* or an offence referred to in paragraph (c) of the definition of terrorism offence in section 2 of that Act.

¹ C’est-à-dire une infraction prévue aux articles 83.18, 83.19 ou 83.2 du *Code criminel* ou une infraction visée à l’alinéa c) de la définition d’infraction de terrorisme à l’article 2 de cette loi.

the traveller and the listed person, it is not possible for air carriers at this point to differentiate between two people sharing the same name or potentially listed individuals who should not be travelling and who are on a passenger manifest.

These false-positive matches negatively impact travellers by forcing them to perform their check-in at the service counter with an air carrier agent, as the possibility of check-in online or at the self-service kiosk is prohibited by the Regulations for passengers who have been identified as a potential match. By going to the service counter, these passengers will be further verified by providing additional personal information such as their DOB and showing a valid identification document to confirm their identity and that they are not the person who is on the SATA List.

This situation can cause travellers to feel stigmatized (e.g. the No Fly List Kids²). Currently, the verification against the SATA List is done only with the name of the passenger and without a DOB. As a result, children cannot be screened out and have to be presented to the service counter prior to check-in for further verification. A recourse mechanism to alleviate travelling irritants by air for legitimate travellers is needed.

To respond to these issues, legislative amendments were made to SATA through Bill C-59, *An Act Respecting National Security Matters*, which received royal assent on June 21, 2019. These amendments establish the legal basis for government-controlled centralized screening and the creation of a redress system. The amendments to the *Secure Air Travel Regulations* (the Regulations) ensure that all obligations currently imposed on air carriers to screen their passengers against the SATA List are removed and replaced with requirements to share certain passenger information with the Government for centralized screening.

Background

Canada uses a variety of controls to screen and assess the risk of travellers flying to, from, or within Canada. These controls have evolved over time in relation to changes in

² No Fly List Kids is an advocacy group made up of parents who have united due to their children experiencing travel delays. The parents presume that the travel delays are a result of their children having a name match to someone listed on the SATA List.

de données supplémentaires permettant de faire la distinction entre le voyageur et la personne inscrite sur la liste, il n'est pas possible pour le transporteur aérien de faire la distinction entre deux personnes portant le même nom ou potentiellement des personnes inscrites sur la liste qui ne devraient pas voyager et qui figurent sur un manifeste de passagers.

Ces correspondances faussement positives ont une incidence négative sur les voyageurs en les obligeant à s'enregistrer au comptoir de service auprès d'un agent du transporteur aérien, car la possibilité de s'enregistrer en ligne ou au kiosque libre-service est interdite par la réglementation pour les passagers qui ont été identifiés comme étant de possibles correspondances. En se rendant au comptoir de services, ces passagers subiront un contrôle plus poussé en fournissant des renseignements personnels supplémentaires tels que leur date de naissance et en présentant une pièce d'identité valide pour confirmer leur identité et qu'ils ne sont pas la personne qui figure sur la liste établie en vertu de la LSDA.

Cette situation peut faire en sorte que les voyageurs se sentent stigmatisés (par exemple les Enfants interdits de vol²). Actuellement, la vérification dans la liste établie en vertu de la LSDA se fait uniquement avec le nom du passager et sans DDN. Par conséquent, les enfants ne peuvent pas être éliminés lors du contrôle et doivent se présenter au comptoir de service avant de s'enregistrer pour procéder à une vérification plus poussée. Il faut un mécanisme de rectification pour atténuer les irritants liés aux déplacements aériens pour les voyageurs légitimes.

En réponse à ces enjeux, des modifications législatives ont été apportées à la LSDA au moyen du projet de loi C-59, *Loi concernant des questions de sécurité nationale*, qui a reçu la sanction royale le 21 juin 2019. Ces modifications établissent le fondement juridique d'un contrôle centralisé et contrôlé par le gouvernement et de la création d'un système de rectification. Les modifications apportées au *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* font en sorte que toutes les obligations actuellement imposées aux transporteurs aériens de contrôler leurs passagers contre la liste établie en vertu de la LSDA seront supprimées et remplacées par l'obligation de communiquer certains renseignements sur les passagers au gouvernement pour permettre un contrôle centralisé.

Contexte

Le Canada utilise diverses mesures pour contrôler et évaluer le risque des voyageurs à destination, en provenance ou à l'intérieur du Canada. Ces contrôles ont évolué au fil

² Enfants interdits de vol est un groupe de revendication composé de parents qui se sont unis en raison des retards de voyage de leurs enfants. Les parents présument que les retards de voyage sont dus au fait que le nom de leur enfant correspond à celui d'une personne inscrite sur la liste établie en vertu de la LSDA.

threats to public safety and security, and the best practices of international partners. The PPP is an example of one such control.

The current PPP was initially introduced by the Government of Canada in June 2007 under the *Aeronautics Act*, with a mandate to protect national security and identify and prevent individuals who may pose an immediate threat to aviation security from boarding a flight. Since 2011, the PPP is administered by Public Safety Canada (PS) and TC, in cooperation with several federal departments and agencies.

The PPP allows the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness to list an individual if there are reasonable grounds to suspect that the individual will engage or attempt to engage in an act that would threaten transportation security, or travel by air for the purpose of committing certain terrorism offences. When a potential match occurs, TC works with air carriers to help determine whether it is a true or false-positive match.

In 2015, SATA was enacted and provided a number of legislative changes to the PPP, including

- expanding the program mandate to address travel by air for terrorism purposes and providing the Minister with the authority to list an individual that the Minister suspects will travel by air for the purpose of committing certain terrorism offences (e.g. to join a terrorist group);
- broadening available operational response measures proportionate to risk when a listed person attempts travel (e.g. directing air carriers to deny boarding to a passenger or request additional screening before the person can enter airport secure zones);
- establishing a basis for administrative recourse — passengers who are denied transportation following a direction made by the Minister may request to have their name removed from the SATA List; and
- establishing the legal authority to share information with foreign governments.

In the fall of 2016, the Government undertook extensive consultations with the general public through the *National Security Consultations*, which covered a number of issues, including countering radicalization to violence, oversight and accountability, threat reduction and the *Anti-terrorism Act, 2015* (former Bill C-51), which received royal assent on June 18, 2015. These consultations

du temps en fonction des menaces envers la sécurité et la sûreté publiques et des pratiques exemplaires des partenaires internationaux. Le PPP est un exemple d'une telle mesure.

Le PPP actuel a d'abord été présenté par le gouvernement du Canada en juin 2007 en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, avec le mandat de protéger la sécurité nationale, d'identifier les personnes qui peuvent constituer une menace immédiate pour la sûreté aérienne et de les empêcher de monter à bord d'un aéronef. Depuis 2011, le PPP est administré par Sécurité publique Canada (SP) et TC, en collaboration avec plusieurs ministères et organismes fédéraux.

Le PPP permet au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile d'inscrire une personne sur la liste s'il y a des motifs raisonnables de soupçonner qu'elle commettra ou tentera de commettre un acte qui menacerait la sûreté des transports ou de voyager par avion dans le but de commettre certaines infractions terroristes. Quand une correspondance possible se produit, TC travaille avec les transporteurs aériens pour déterminer s'il s'agit d'une vraie correspondance ou d'une correspondance faussement positive.

En 2015, la LSDA a été promulguée et a apporté un certain nombre de modifications législatives au PPP, notamment :

- l'élargissement du mandat du programme afin d'inclure les voyages par avion à des fins terroristes et de donner au ministre le pouvoir d'inscrire sur la liste une personne qu'il soupçonne de voyager par avion dans le but de commettre certaines infractions terroristes (par exemple pour se joindre à un groupe terroriste);
- l'élargissement des mesures d'intervention opérationnelles disponibles proportionnelles au risque lorsqu'une personne inscrite sur la liste tente de voyager (par exemple en demandant au transporteur aérien de refuser de transporter un passager ou de demander un contrôle supplémentaire avant que la personne puisse entrer dans les zones sécurisées de l'aéroport);
- l'établissement d'une base pour un recours administratif — les passagers qui se voient refuser le transport à la suite d'une directive du ministre peuvent demander que leur nom soit retiré de la liste établie en vertu de la LSDA;
- l'établissement de l'autorisation juridique pour le partage de l'information avec les gouvernements étrangers.

À l'automne 2016, le gouvernement a entrepris de vastes consultations auprès du grand public dans le cadre des *Consultations sur la sécurité nationale*, qui ont porté sur des questions telles que la lutte contre la radicalisation menant à la violence, la surveillance et la responsabilisation, la réduction de la menace et la *Loi antiterroriste de 2015* (ancien projet de loi C-51) qui a reçu la sanction

generated over 90 000 responses from Canadians, stakeholders and subject matter experts. The consultations revealed that while Canadians supported the idea of a SATA List, there was a strong consensus that measures were needed to reduce the number of false-positive matches and improve the administrative recourse process for listed persons. The input received during the consultation period guided the development of Bill C-59, which constitutes a comprehensive review of Canada's national security framework and proposed a number of measures that would strengthen Canada's ability to address new threats and safeguard rights and freedoms. It also shaped the development of the redress mechanism for false-positive matches to the SATA List.

Budget 2018 committed \$81.4 million over five years, starting in 2018–19, and \$14.0 million per year ongoing, for enhancements to the PPP. These investments will be used to develop a rigorous centralized screening model (IT system to be developed) and establish a redress mechanism for legitimate air travellers who are affected by the program.

Centralized screening will build upon the current system at the Canada Border Services Agency (CBSA): the Advanced Passenger Information/Passenger Name Record (API/ PNR), the Interactive Advance Passenger Information (IAPI) and the Air Exit component of the Entry/Exit (E/E). The IAPI requires that air carriers provide data elements early in the travel continuum (i.e. prior to the international flight departing for Canada). The IAPI ensures that a systematic mechanism is used to identify travellers who are inadmissible to Canada; and to ensure that travellers who lack the prescribed documentation for entry into Canada, such as an electronic Travel Authorization (eTA) or visa, receive a no-board message. Under the Entry/Exit initiative, the CBSA can collect basic biographic information on all Canadians who enter or leave the country. This information will be used to establish complete travel history information, comprising entry and exit records, for all travellers. For both programs, information is collected through electronic passenger manifests received directly from air carriers.

Current PPP model

I. Partners

The Minister is responsible for the PPP, but may be assisted in its administration and enforcement by the Minister of Transport. The Minister is responsible for

royale le 18 juin 2015. Ces consultations ont suscité plus de 90 000 réponses de Canadiens, d'intervenants et d'experts en la matière. Elles ont révélé que même si les Canadiens appuyaient l'idée d'une liste établie en vertu de la LSDA, il y avait un fort consensus sur la nécessité de prendre des mesures pour réduire le nombre de correspondances faussement positives et améliorer le processus de recours administratif pour les personnes inscrites. Les commentaires reçus au cours de la consultation ont guidé l'élaboration du projet de loi C-59, qui constitue un examen complet du cadre de la sécurité nationale du Canada et propose des mesures qui renforceraient la capacité du Canada à faire face aux nouvelles menaces et à protéger les droits et libertés. Ce processus a également façonné l'élaboration du mécanisme de rectification pour les correspondances faussement positives avec la liste établie en vertu de la LSDA.

Le budget de 2018 prévoyait 81,4 millions de dollars sur cinq ans, à compter de 2018-2019, et 14 millions de dollars annuellement les années suivantes, pour améliorer le PPP. Ces investissements seront utilisés afin d'élaborer un modèle de contrôle centralisé (le système de TI doit être développé) et d'établir un mécanisme de rectification pour les voyageurs aériens légitimes qui sont touchés par le programme.

Le contrôle centralisé s'appuiera sur le système actuel de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) : Information préalable sur les voyageurs/dossier passager (IPV/DP), Information interactive préalable sur les voyageurs (IIPV) et volet sur les sorties par voie aérienne de l'Initiative sur les entrées et les sorties. L'IIPV exige que les transporteurs aériens fournissent des éléments de données au début du continuum des voyages (c'est-à-dire avant le départ du vol international vers le Canada). L'IIPV veille à ce qu'un mécanisme systématique soit utilisé pour identifier les voyageurs interdits de territoire au Canada et à ce que les voyageurs qui n'ont pas les documents requis pour entrer au Canada, comme une autorisation de voyage électronique (AVE) ou un visa, reçoivent un message d'interdiction de voyager. Dans le cadre de l'Initiative sur les entrées et les sorties, l'ASFC peut recueillir des renseignements biographiques de base sur tous les Canadiens qui entrent au pays ou qui en sortent. Ces renseignements serviront à établir un historique de voyage complet à l'aide d'un registre des entrées et d'un registre des sorties, pour tous les voyageurs. Pour les deux programmes, l'information est recueillie au moyen des manifestes électroniques des passagers reçus directement des transporteurs aériens.

Modèle du PPP actuel

I. Partenaires

Le ministre est responsable du PPP, mais peut être aidé dans son administration et son application par le ministre des Transports. Le ministre est responsable de

establishing the SATA List as well as designating appropriate response measures, such as the operational directives the Minister may direct air carriers to comply with in respect of an individual who is on the SATA List when this listed person attempts to travel (e.g. denial of transportation or additional screening). In addition, the Minister provides administrative recourse to those who have been denied transportation.

The Minister of Transport, or the Minister's delegates, is responsible for the distribution of the SATA List to air carriers, the oversight of verification of passenger identity by air carriers at time of check-in, the enforcement of obligations under the Regulations, the resolution of possible matches of passengers against the SATA List and the communication of operational directives to air carriers.

II. Role of commercial air carriers

Today, air carriers are obligated by SATA to ensure that their passengers are subject to screening before boarding if the following conditions apply (as per the Regulations): the air carrier is operating passenger-carrying flights; the passengers are screened by the Canadian Air Transport Security Authority in Canada, or in another country, by the person or entity responsible for the screening of persons and goods in that country; the air carriers must be flying to or from an Air Terminal Building (ATB); the air carrier must have a Canadian aviation document issued authorizing the transport of 20 or more passengers; and the aircraft they are operating has a maximum certified take-off weight (MCTOW) of 19 000 lbs.

As of November 20, 2018, 114 air carriers are required to screen the names of their passengers against the SATA List before issuing a boarding pass. There are 70 that are Canadian-based commercial passenger air carriers that have an Air Operator Certificate (AOC) issued by TC and operate international and/or domestic flights. The remaining 44 air carriers are foreign-based commercial passenger air carriers that have a Foreign Air Operator Certificate (FAOC) issued by TC and operate international flights to and from Canada.

As per the prescribed requirements in the Regulations, should there be a potential match between a passenger and an individual on the SATA List, air carriers must prevent the passenger from being able to use self-check-in for their flight so that they may meet the passenger and obtain additional personal information, such as their DOB, and conduct further verification against the SATA List. Should this confirm the potential match, air carriers must notify

l'établissement de la liste établie en vertu de la LSDA et de la désignation des mesures d'intervention appropriées, comme les directives opérationnelles auxquelles il peut ordonner aux transporteurs aériens de se conformer à l'égard d'une personne inscrite sur la liste quand cette personne tente de voyager (par exemple refus de transport ou contrôle supplémentaire). De plus, le ministre offre des recours administratifs aux personnes à qui l'on a refusé le transport.

Le ministre des Transports, ou ses délégués, est responsable de la distribution de la liste établie en vertu de la LSDA aux transporteurs aériens, de la surveillance de la vérification de l'identité des passagers par les transporteurs aériens au moment de l'enregistrement, de l'application des obligations en vertu du Règlement, de la résolution des correspondances possibles entre les passagers et la liste établie en vertu de la LSDA et de la communication des directives opérationnelles aux transporteurs aériens.

II. Rôle des transporteurs aériens commerciaux

Aujourd'hui, les transporteurs aériens sont tenus par la LSDA de s'assurer que leurs passagers sont soumis à un contrôle avant l'embarquement si les conditions suivantes s'appliquent (conformément au Règlement) : le transporteur aérien effectue des vols de transport de passagers; les passagers sont contrôlés au Canada par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou dans un autre pays, par la personne ou l'entité responsable du contrôle des personnes et des marchandises dans ce pays; les transporteurs aériens doivent voler à destination ou en provenance d'une aérogare; les transporteurs aériens doivent avoir un document d'aviation canadien délivré autorisant le transport de 20 passagers ou plus; l'avion qu'ils utilisent a une masse maximale homologuée au décollage (MMHD) de 19 000 lb.

En date du 20 novembre 2018, 114 transporteurs aériens sont tenus de vérifier le nom de leurs passagers sur la liste établie en vertu de la LSDA avant de délivrer une carte d'embarquement. De ce nombre, 70 sont des transporteurs aériens commerciaux de passagers établis au Canada qui détiennent un certificat d'exploitation aérienne délivré par TC et qui exploitent des vols internationaux ou intérieurs. Les 44 autres transporteurs aériens sont des transporteurs aériens commerciaux de passagers établis à l'étranger qui détiennent un certificat d'exploitant aérien étranger délivré par TC et qui exploitent des vols internationaux à destination et en provenance du Canada.

Conformément aux exigences prescrites dans le Règlement, s'il y a correspondance possible entre un passager et une personne figurant sur la liste, les transporteurs aériens doivent empêcher le passager d'utiliser l'enregistrement en libre-service pour son vol afin de rencontrer le passager et d'obtenir des renseignements personnels supplémentaires, tels que sa date de naissance, et effectuer une vérification supplémentaire contre la liste établie en

TC and wait for confirmation on whether the potential match is in fact a true match or a false-positive. In the case of a true match, they have to wait for an operational direction, which will be communicated by TC. TC regularly posts an updated SATA List on an internal, secure website for download by the air carriers that are subject to SATA.

In addition, at the time of boarding, as per the process outlined in the Regulations, air carriers must compare the full name of the passenger from the boarding pass with that on the identification documents provided by the passenger at that time. Should there be a major discrepancy between the information on the boarding pass and on the identification documents presented, air carriers must verify the data (e.g. DOB and gender) against the SATA List and, should a potential match be found, they must communicate with TC to determine whether the potential match is a true or false-positive one and follow the direction communicated by TC. The Regulations also currently mandate how air carriers must manage storage of, and access to, the SATA List.

III. SATA screening

When a potential SATA match is identified by the commercial air carriers, the ability for the passenger to use self-check-in (either through the Internet, a mobile application or the self-service kiosk) is disabled in order to force the passenger to present themselves at the air carrier services counter. At the counter, an air carrier agent will ask for additional personal information, such as the DOB of the passenger and their gender, and will verify if the passenger's information is still the same as the one associated with the potential SATA match.

Should the air carrier agent be unable to resolve the match themselves, they must communicate with TC. At this point, TC officials are responsible for determining whether the passenger potential match is a false-positive or a true match. In the event of a false-positive match, TC will communicate to the air carrier that the passenger is permitted to board the flight. If TC determines that the passenger is a true match, that Department will contact the Minister's delegate at PS who may issue an operational direction, which could include either a "denial of transportation" or the requirement for "additional screening." TC is responsible for communicating the direction to the air carrier. In the event of a denial of boarding, air carriers must provide the individual with written notification advising them that they have been the subject of a direction issued by the

vertu de la LSDA. Si cela confirme la correspondance potentielle, les transporteurs aériens doivent en aviser TC et attendre une confirmation, à savoir si la correspondance potentielle est en fait une vraie correspondance ou une correspondance faussement positive. Dans le cas d'une vraie correspondance, ils doivent attendre de recevoir une directive opérationnelle qui sera communiquée par TC. TC affiche régulièrement une version à jour de la liste établie en vertu de la LSDA sur un site Web interne sécurisé aux fins de téléchargement par les transporteurs aériens assujettis à la LSDA.

De plus, au moment de l'embarquement, conformément au processus décrit dans le Règlement, les transporteurs aériens doivent comparer le nom complet du passager figurant sur la carte d'embarquement avec celui qui figure sur les documents d'identification fournis par le passager à ce moment. En cas de divergence importante entre les renseignements figurant sur la carte d'embarquement et sur les documents d'identification présentés, les transporteurs aériens doivent vérifier les données (par exemple date de naissance et genre) par rapport à la liste établie en vertu de la LSDA et, si une correspondance potentielle est trouvée, ils doivent communiquer avec TC pour déterminer si la correspondance potentielle est vraie ou faussement positive et suivre les directives communiquées par TC. Le Règlement prescrit également la façon dont les transporteurs aériens doivent gérer l'entreposage de la liste établie en vertu de la LSDA et l'accès à celle-ci.

III. Contrôle en application de la LSDA

Quand une correspondance potentielle est identifiée par les transporteurs aériens commerciaux, la possibilité pour le passager d'utiliser l'enregistrement en libre-service (par Internet, une application mobile ou le kiosque libre-service) est désactivée afin de forcer le passager à se présenter au comptoir du transporteur aérien. Au comptoir, un agent du transporteur aérien demandera des renseignements personnels supplémentaires, comme la date de naissance du passager et son genre, et vérifiera si les renseignements du passager sont toujours les mêmes que ceux associés à la correspondance LSDA potentielle.

Si l'agent du transporteur aérien n'est pas en mesure de résoudre le problème lui-même, il doit communiquer avec TC. À ce stade, les fonctionnaires de TC sont chargés de déterminer si la correspondance potentielle du passager est faussement positive ou est une vraie correspondance. Dans l'éventualité d'une correspondance faussement positive, TC communiquera au transporteur aérien que le passager est autorisé à monter à bord du vol. Si TC détermine que le passager correspond à la personne inscrite sur la liste, TC communiquera avec le délégué du ministre à SP, qui peut émettre une directive opérationnelle qui pourrait comprendre soit un « refus de transport », soit l'exigence d'un « contrôle supplémentaire ». TC est responsable de communiquer la directive au transporteur aérien. En cas de refus de transport, les transporteurs

Minister and provide information on the administrative recourse process and contact information, should they wish to apply to the Minister to have their name removed from the SATA List.

IV. Recourse mechanism for SATA-listed persons

Under the Regulations, a listed person who has been denied transportation as a result of a direction made by the Minister and has received a written notification for such a decision may apply to the Minister to have their name removed from the SATA List. Under SATA, upon receipt of an application, the Minister must determine whether there are still reasonable grounds to suspect that the individual will engage or attempt to engage in an act that would threaten aviation security or travel by air for the purpose of committing an act of terrorism. The Minister must also give notice to the person, without delay, of any decision made in respect of the application.

Following a negative decision (i.e. the individual remains listed), the individual can appeal the decision to the Federal Court. When an appeal is made, the Federal Court must determine whether the decision to maintain the individual's name on the SATA List was reasonable. The Federal Court may order that the appellant's name be removed from the List.

V. False-positive matches

Individuals who are false-positive matches may experience travel difficulties or delays as a result of sharing the same or a similar name to a SATA-listed person. In 2016, PS created the Passenger Protect Inquiries Office (PPIO) to assist travellers who have experienced travel difficulties or delays related to aviation security lists in an attempt to address their complaints and questions. The PPIO provides information on available redress mechanisms [e.g. information on how to apply for the U.S. redress mechanism (DHS TRIP)]; reminds travellers that they should use their full name, as provided on their passport or other government-issued identification that is provided to air carriers at time of booking; and advises travellers to contact the airline's customer service representative if they have experienced issues with a specific air carrier in the past to explain their situation and to see what steps could be taken prior to arriving at the airport to alleviate delays (i.e. that travellers can proactively seek out to help resolve or reduce their issue). However, experience to date has shown that these approaches have not always satisfactorily resolved the issues faced by some falsely matched individuals who continue to be "flagged" as a potential match when they travel.

aériens doivent fournir à la personne un avis écrit l'avisant qu'elle a fait l'objet d'une directive du ministre et des renseignements sur le processus de recours administratif et les coordonnées, si la personne souhaite faire une demande au ministre de retirer son nom de la liste établie en vertu de la LSDA.

IV. Mécanisme de recours pour les personnes inscrites sur la liste établie en vertu de la LSDA

En vertu du Règlement, une personne inscrite à qui l'on a refusé le transport à la suite d'une directive du ministre et qui a reçu un avis écrit pour une telle décision peut demander au ministre que son nom soit retiré de la liste. En vertu de la LSDA, à la réception d'une demande, le ministre doit déterminer s'il existe encore des motifs raisonnables de soupçonner que la personne se livrera ou tentera de se livrer à un acte qui menacerait la sûreté aérienne ou de voyager par avion en vue de commettre un acte de terrorisme. Le ministre doit également informer la personne, sans délai, de toute décision prise à l'égard de la demande.

À la suite d'une décision négative (c'est-à-dire que la personne demeure inscrite), elle peut en appeler de la décision devant la Cour fédérale. Lorsqu'un appel est interjeté, la Cour fédérale doit déterminer si la décision de maintenir le nom de la personne sur la liste établie en vertu de la LSDA était raisonnable. La Cour fédérale peut ordonner que le nom de l'appelant soit retiré de la liste.

V. Correspondances faussement positives

Les personnes qui ont obtenu une correspondance faussement positive peuvent éprouver des difficultés ou des retards de voyage parce qu'elles ont le même nom ou un nom similaire à celui d'une personne figurant sur la liste établie en vertu de la LSDA. En 2016, SP a créé le Bureau des demandes de renseignements du Programme de protection des passagers (BDRPPP) pour aider les voyageurs qui ont éprouvé des difficultés ou des retards liés aux listes de sûreté aérienne afin de répondre à leurs plaintes et à leurs questions. Le BDRPPP fournit des renseignements sur les mécanismes de rectification disponibles (par exemple des informations sur la façon de demander le mécanisme de rectification américain — DHS TRIP), rappelle aux voyageurs qu'ils doivent utiliser leur nom au complet, tel qu'il figure sur leur passeport ou sur une autre pièce d'identité délivrée par le gouvernement et fournie aux transporteurs aériens au moment de la réservation, et leur conseille de communiquer avec le représentant du service à la clientèle de la compagnie aérienne s'ils ont déjà eu des problèmes avec un transporteur aérien particulier pour expliquer leur situation et voir quelles mesures pourraient être prises avant leur arrivée à l'aéroport pour éviter tout retard (c'est-à-dire que les voyageurs peuvent

Objectives

The proposed amendments are required to operationalize the 2019 legislative amendments made to SATA.

Description

New model: enhanced Passenger Protect Program

SATA, as amended by Bill C-59, transfers the responsibility for screening passengers against the SATA List from air carriers to the Government of Canada, namely, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, with assistance from TC and the CBSA. For the Minister to fulfill this responsibility, SATA requires air carriers to provide the Minister (in practice the CBSA, the centralized receiver of all electronic passenger manifests) with prescribed data (name, DOB, gender and, if provided, unique identifier) on each person who is on board or expected to be on board an aircraft for any flight captured under the Regulations, if that information is in the air carrier's control, within a prescribed time and manner.

A redress system is being established to reduce the number of false-positive matches with the SATA List. Travelers who think they may have experienced difficulty travelling as a result of having a similar name to an individual on the List would be able to apply for a unique identifier, known as a redress number. This unique identifier, collected by air carriers at the time of reservation and/or at check-in, if provided, would help to distinguish them from listed individuals, should their name, DOB and/or gender be similar or the same as that of a listed person.

As is currently the case, the Minister will continue to list (and delist) individuals on the SATA List, establish appropriate response measures (issue operational directives to deny boarding or conduct additional screening), as well as provide administrative recourse to those who have been denied transportation.

The CBSA would leverage its existing programs (e.g. API/PNR, IAPI and Entry/Exit) that already require air

chercher de façon proactive à résoudre ou à réduire leur problème). Toutefois, jusqu'à présent, ces approches n'ont pas toujours permis de résoudre de façon satisfaisante les problèmes auxquels sont confrontées certaines personnes ayant une correspondance faussement positive et qui continuent d'être identifiées ainsi quand elles voyagent.

Objectifs

Les modifications proposées sont nécessaires pour rendre opérationnelles les modifications législatives de 2019 apportées à la LSDA.

Description

Nouveau modèle : Programme de protection des passagers amélioré

La LSDA, telle qu'elle est modifiée par le projet de loi C-59, transfère la responsabilité du contrôle des passagers figurant sur la liste établie en vertu de la LSDA des transporteurs aériens au gouvernement du Canada, soit au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, avec l'aide de TC et de l'ASFC. Pour que le ministre puisse s'acquitter de cette responsabilité, la LSDA exige que les transporteurs aériens fournissent au ministre (en pratique, l'ASFC, le destinataire centralisé de tous les manifestes électroniques des passagers) les données visées (nom, date de naissance, genre et, le cas échéant, identifiant unique) concernant chaque personne qui se trouve à bord ou qui devrait être à bord d'un aéronef pour tout vol visé par le Règlement, si cette information est sous leur contrôle, dans un délai prescrit et selon les modalités prévues.

Un système de rectification est en cours d'établissement afin de réduire le nombre de correspondances faussement positives avec la liste établie en vertu de la LSDA. Les voyageurs qui pensent avoir eu de la difficulté à voyager parce qu'ils portent un nom semblable à celui d'une personne figurant sur la liste pourraient demander un identifiant unique, connu sous le nom de numéro de rectification. Cet identifiant unique, recueilli par les transporteurs aériens au moment de la réservation ou de l'enregistrement, si fourni, aiderait à les distinguer des personnes figurant sur la liste, si leur nom, leur date de naissance ou leur genre sont similaires ou identiques à ceux d'une personne figurant sur la liste.

Comme c'est le cas actuellement, le ministre continuera d'inscrire (et de radier) des personnes à la liste établie en vertu de la LSDA, d'établir des mesures d'intervention appropriées (émettre des directives opérationnelles pour refuser le transport ou effectuer un contrôle supplémentaire) et d'offrir des recours administratifs aux personnes à qui l'on a refusé le transport.

L'ASFC tirerait parti de ses programmes existants (par exemple IPV/DP, IIPV et entrées/sorties) qui exigent déjà

carriers to provide similar passenger and flight data, to support the Government's centralized screening against the SATA List. Air carriers that currently participate in existing programs would be able to use existing transmission methods in order to send this data to the CBSA. The Agency will receive all passenger data and flight data for each flight operated by one of the air carriers bound by SATA and determine, through centralized screening, if there are potential matches against the List. Should there be a potential match, an electronic message to the air carriers will be provided by the CBSA to ensure that air carriers prevent the ability of the passengers who could be a potential match to a listed person to use self-check-in for their flight. At the same time, the Agency will notify the newly established Passenger Protect Program Operations Centre (PPPOC) of the potential match.

The Minister of Transport will remain the main point of contact for air carriers. Through the PPPOC, TC officials will continue to communicate operational directives made by the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness. In addition, as is currently the case, TC will be in charge of determining whether the potential matches found by the CBSA system are indeed true matches or false-positive ones and will continue to liaise with the Minister's delegate who may issue the operational directives.

To support the enhanced model, the following amendments would be made to the Regulations:

Prescribed time

New provisions would be added to the Regulations to require commercial air carriers that operate international inbound/outbound and domestic flights to submit information on each passenger and flight at the following intervals:

- prior to check-in (72 hours prior to the scheduled departure time or, for reservations that are made after that time, the time at which the reservation is made);
- at check-in;
- as soon as feasible after the air carrier makes or becomes aware of any change to the information that occurs after it has already been provided to the Minister; and
- at flight close-out (no later than 30 minutes after flight departure for passengers who are on board the aircraft).

The amendments will also require that air carriers receive and acknowledge the receipt of government messages/directions and provide cancelled passenger reservation

que les transporteurs aériens fournissent des données similaires sur les passagers et les vols, pour appuyer le contrôle centralisé du gouvernement par rapport à la liste établie en vertu de la LSDA. Les transporteurs aériens qui participent actuellement à des programmes pourraient utiliser les méthodes de transmission en place pour transmettre ces données à l'ASFC. L'Agence recevra toutes les données sur les passagers et les vols pour chaque vol exploité par l'un des transporteurs aériens liés par la LSDA et déterminera, au moyen d'un contrôle centralisé, s'il existe des correspondances possibles avec la liste. S'il y a une correspondance possible, l'ASFC enverra un message électronique aux transporteurs aériens pour s'assurer que ces derniers empêchent les passagers qui pourraient correspondre à une personne figurant sur la liste d'utiliser l'enregistrement en libre-service pour leur vol. En même temps, l'Agence avisera le nouveau Centre des opérations du Programme de protection des passagers (COPPP) de la correspondance possible.

Le ministre des Transports demeurera le principal point de contact des transporteurs aériens. Par l'entremise du COPPP, les fonctionnaires de TC continueront de communiquer les directives opérationnelles établies par le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile. De plus, comme c'est actuellement le cas, TC sera chargé de déterminer si les correspondances potentielles trouvées par le système de l'ASFC sont vraies ou faussement positives et continuera d'assurer la liaison avec le délégué du ministre qui peut émettre les directives opérationnelles.

Pour appuyer le modèle amélioré, les modifications suivantes seraient apportées au Règlement :

Délai visé

De nouvelles dispositions seraient ajoutées au Règlement afin d'obliger les transporteurs aériens commerciaux qui exploitent des vols internationaux aller/retour et des vols intérieurs à fournir des renseignements sur chaque passager et chaque vol, aux intervalles suivants :

- avant l'enregistrement (72 heures avant l'heure de départ prévue ou, pour les réservations effectuées après cette période, à l'heure de la réservation);
- à l'enregistrement;
- dès que possible lorsque le transporteur aérien effectue un changement ou qu'il prend connaissance d'un changement aux renseignements une fois que ces derniers ont été transmis au ministre;
- à la fermeture du vol (au plus tard 30 minutes après le départ du vol pour les passagers qui se trouvent à bord de l'avion).

Les modifications exigeront également que les transporteurs aériens reçoivent et accusent réception des messages ou des directives du gouvernement et qu'ils fournissent

and/or flight cancellation messages no later than 30 minutes after air carriers become aware of the cancellation.

Prescribed information: passenger and flight data elements required

For international travel, air carriers are already required to provide the CBSA with the name, DOB and gender of travellers flying into, or leaving, Canada for the CBSA Air programs. In order to reduce the number of false-positive matches and lower the risks to national security, the proposed amendments would expand the scope of this data collection by also requiring air carriers operating domestic flights within Canada to collect the following passenger information at the time of booking their reservation:

- (a) DOB; and
- (b) gender.³

Air carriers will then be obliged to retain this collected information as long as necessary (e.g. 72 hours to departure, or in the event of an interruption of the electronic communications system, until the interruption is over and air carriers have sent the information) to comply with the requirements to provide information at certain prescribed times.

In addition, specific to the PPP, air carriers operating either or both international and domestic flights will have to transmit the unique identifier (redress number) to the Government, if provided by the traveller.

For international travel, air carriers must provide, at the time of check-in, information about the type of travel documents used to board a flight as well as the nationality/citizenship of the traveller, as per the CBSA Air programs. The same prescribed passenger information will be required from air carriers operating domestic flights within Canada, but only if the traveller provides a passport or a Canadian or American permanent card as an identification document, for the purpose of screening/comparing the passenger's information with that of listed persons. At this point of the process, other accepted documents for travel and/or identification verification at the boarding gate would not be useful to assist with determining whether the potential match is a true or false positive, as there are challenges in verifying the authenticity of documents other than passports or Canadian or American permanent resident cards.

des messages pour les réservations de passagers ou de vol annulés au plus tard 30 minutes après que les transporteurs aériens ont pris connaissance de l'annulation.

Renseignements visés : éléments de données requis sur les passagers et le vol

Pour les voyages internationaux, les transporteurs aériens sont déjà tenus de fournir à l'ASFC le nom, la date de naissance et le genre des voyageurs à destination ou en provenance du Canada pour les programmes aériens de l'ASFC. Afin de réduire le nombre de correspondances faussement positives et de diminuer les risques pour la sécurité nationale, les modifications proposées élargiraient la portée de cette collecte de données en exigeant également que les transporteurs aériens exploitant des vols intérieurs au Canada recueillent les renseignements suivants sur les passagers au moment de la réservation :

- a) la date de naissance;
- b) le genre³.

Les transporteurs aériens devront ensuite conserver ces renseignements recueillis aussi longtemps qu'il sera nécessaire (par exemple 72 heures avant l'heure de départ ou, en cas d'une défaillance du système de communication électronique, jusqu'à ce que cette interruption cesse et que les transporteurs aériens aient envoyé les renseignements) pour se conformer aux exigences liées à la communication des renseignements à certains délais visés.

En outre, en ce qui concerne spécialement le PPP, les transporteurs aériens exploitant l'un ou l'autre des vols internationaux et intérieurs ou les deux devront transmettre l'identifiant unique (numéro de rectification) au gouvernement, s'il est fourni par le voyageur.

Pour les voyages internationaux, les transporteurs aériens doivent fournir, au moment de l'enregistrement, des renseignements sur le type de documents de voyage utilisés pour monter à bord d'un vol ainsi que la nationalité ou la citoyenneté du voyageur, conformément aux programmes aériens de l'ASFC. Les mêmes renseignements prescrits sur les passagers seront exigés des transporteurs aériens exploitant des vols intérieurs au Canada, mais seulement si le voyageur fournit un passeport ou une carte de résident permanent canadienne ou américaine comme pièce d'identité, aux fins du contrôle ou de la comparaison des renseignements sur le passager avec ceux des personnes inscrites sur la liste. À ce stade du processus, d'autres documents acceptés aux fins de vérification de voyage ou d'identité à la porte d'embarquement ne seraient pas utiles pour déterminer si la correspondance potentielle est vraie ou faussement positive, car il est difficile de vérifier

³ It should be noted that non-binary gender will be accepted with data values such as "Male," "Female," "Unknown" and "Unspecified."

³ Il est à noter que le genre non binaire sera accepté avec des valeurs de données telles que « Masculin », « Féminin », « Inconnu » et « Non spécifié ».

To avoid disruptions for travellers who may be a false match, air carriers may request from passengers, at the time of the flight reservation, information such as the type of travel document, the document number, the country of issuance and the expiration date, as well as their nationality/citizenship. This information would not be considered mandatory, but if within the air carriers' control, it must be transmitted to the CBSA prior to check-in or within 72 hours.

By having these data elements, the Government would be able to better distinguish between persons who are on the SATA List and travellers with similar names through the centralized screening process.

To facilitate the exchange of information between the Government and air carriers, flight and passenger information will have to be provided to the CBSA at the same time (this is already the case for international flights).

Under the proposed amendments, air carriers will be required to provide the following prescribed information for domestic and international flights, if in the air carriers' control:

- their passengers' unique identifier — redress number;
- their passengers' citizenship or nationality;
- the number and expiry date of their passengers' passport and the name of the country or entity that issued it, or the number and expiry date of their Canadian or United States permanent resident card;
- their unique identifier — as provided by the air carrier;
- their reservation record locator number;
- their unique passenger reference, which is assigned to them by the air carrier;
- the flight code that identifies the air carrier and the flight number of the aircraft transporting the person;
- the date, time of departure and place of departure of the aircraft transporting the person; and
- the scheduled date, time of arrival and place of arrival of the aircraft transporting the person.

Prescribed manner

The proposed amendments would add new provisions requiring air carriers to transmit the prescribed information by using an electronic communication system that

l'authenticité des documents autres que les passeports ou les cartes de résident permanent canadienne ou américaine.

Afin d'éviter des perturbations pour les voyageurs dont le nom pourrait entraîner une correspondance faussement positive, les transporteurs aériens peuvent demander aux passagers, au moment de la réservation du vol, des renseignements tels que le type de document de voyage, le numéro du document, le pays de délivrance et la date d'expiration, ainsi que leur nationalité ou citoyenneté. Ces renseignements ne seraient pas considérés comme obligatoires, mais s'ils sont sous le contrôle des transporteurs aériens, ils doivent être transmis à l'ASFC avant l'enregistrement ou dans les 72 heures.

Grâce à ces éléments de données, le gouvernement serait en mesure de mieux faire la distinction entre les personnes inscrites sur la liste établie en vertu de la LSDA et les voyageurs dont le nom est semblable au moyen du processus de contrôle centralisé.

Pour faciliter l'échange d'information entre le gouvernement et les transporteurs aériens, les renseignements sur les vols et les passagers devront être fournis à l'ASFC en même temps (c'est déjà le cas pour les vols internationaux).

En vertu des modifications proposées, les transporteurs aériens seront tenus de fournir les renseignements visés suivants pour les vols intérieurs et internationaux, s'ils sont sous leur contrôle :

- l'identifiant unique de leurs passagers — numéro de rectification;
- la citoyenneté ou la nationalité de leurs passagers;
- le numéro et la date d'expiration du passeport de leurs passagers et le nom du pays ou de l'entité qui l'a délivré, ou le numéro et la date d'expiration de leur carte de résident permanent canadienne ou américaine;
- leur identifiant unique — tel qu'il est fourni par le transporteur aérien;
- leur numéro de dossier de réservation;
- leur référence unique de passager, qui leur est attribuée par le transporteur aérien;
- le code de vol qui identifie le transporteur aérien et le numéro de vol de l'avion transportant la personne;
- la date, l'heure et le lieu de départ de l'avion transportant la personne;
- la date, l'heure et le lieu prévus d'arrivée de l'avion transportant la personne.

Modalités visées

Les modifications proposées ajouteraient de nouvelles dispositions exigeant que les transporteurs aériens transmettent les renseignements visés au moyen d'un système

must be compatible with the Minister's electronic communications system. There are a number of electronic transmission methods available to air carriers, for example the Message Queue (MQ)/Direct Connection (a border declaration connection that provides clients with a direct connection to the CBSA), the CBSA Interactive API Gateway (IAG) website, or secure email. These methods of transmission are currently used to support the IAPI and the Entry/Exit initiative. In addition, air carriers may choose to transmit to the Government through third-party service providers (i.e. operators of an aviation reservation system).

Process to follow for centralized screening

The proposed amendments also introduce new provisions that set requirements for centralized screening. Once air carriers have provided the full name, DOB, gender and prescribed personal and flight data, they receive an electronic message (a code) from the CBSA letting them know that they can either allow this passenger to get a boarding pass or that for passengers whose personal data is similar to that of a listed person, additional verifications must be performed. During this period of time, air carriers must prevent this passenger from using self-check-in for their flight and the passenger must go to the air carrier service counter to get their boarding pass.

At the service counter, the air carrier agent must request an identification document and compare the information from this document with the reservation on record, as well as compare the passenger's face with the photograph on the identification document, if any is provided. If there are discrepancies, the newest information is provided again to the CBSA, which may result in "clearing" this passenger and allowing the air carrier to provide them with a boarding pass or, on the contrary, confirm that they are indeed a listed person and should not be allowed to obtain a boarding pass until the Minister determines whether to issue an operational direction, such as deny transportation to the traveller.

Process to follow when there is no information received from the Minister

In rare circumstances, the response provided by the Minister may not be received by an air carrier after the passenger and flight data is sent over for all passengers expected to be on board an aircraft. In such cases, the air carriers would prevent the passengers from getting their boarding pass via self check-in for their flight and require

de communication électronique qui doit être compatible avec le système de communication électronique du ministre. Certaines méthodes de transmission électronique sont disponibles pour les transporteurs aériens, par exemple la file d'attente de messages/connexion directe (connexion de déclaration à la frontière qui fournit aux clients une connexion directe avec l'ASFC), le site Web de la passerelle IPV interactive (PII) de l'ASFC, les courriels sécurisés. Ces méthodes de transmission sont actuellement utilisées pour appuyer l'IIPV et l'Initiative sur les entrées et les sorties. De plus, les transporteurs aériens peuvent choisir de transmettre au gouvernement par l'entremise de tiers fournisseurs de services (c'est-à-dire les exploitants d'un système de réservation de services aériens).

Processus à suivre pour le contrôle centralisé

Les modifications proposées introduisent également de nouvelles dispositions qui établissent les exigences en matière de contrôle centralisé. Une fois que les transporteurs aériens ont fourni le nom complet, la date de naissance, le genre et les données personnelles et de vol visées, ils reçoivent un message électronique (un code) de l'ASFC leur indiquant qu'ils peuvent soit permettre au passager d'obtenir une carte d'embarquement, soit que des vérifications supplémentaires doivent être effectuées pour les passagers dont les données personnelles sont similaires à celles des personnes figurant sur la liste. Pendant cette période, les transporteurs aériens doivent empêcher ce passager d'utiliser l'enregistrement en libre-service pour son vol et l'informer qu'il doit se présenter au comptoir des services du transporteur aérien pour obtenir sa carte d'embarquement.

Au comptoir de service, l'agent du transporteur aérien doit demander une pièce d'identité et comparer les renseignements contenus dans celle-ci avec la réservation enregistrée, de même que comparer le visage du passager à la photo sur la pièce d'identité, si celle-ci est fournie. S'il y a des divergences, les renseignements les plus récents sont fournis de nouveau à l'ASFC, ce qui peut entraîner l'« autorisation » du passager et permettre au transporteur aérien de lui fournir une carte d'embarquement ou, au contraire, de confirmer qu'il s'agit bien d'une personne inscrite sur la liste et qu'il ne devrait pas être autorisé à obtenir une carte d'embarquement avant que le ministre décide ou non d'émettre une directive opérationnelle, telle que refuser le transport au voyageur.

Procédure à suivre si aucune information n'est reçue du ministre

Dans de rares situations, la réponse fournie par le ministre n'est peut-être pas reçue par un transporteur aérien après l'envoi des données sur les passagers et le vol au sujet de tous les passagers qui doivent se trouver à bord de l'aéronef. Lors de telles situations, les transporteurs aériens empêcheraient les passagers d'obtenir leur carte

that they present themselves at the service counter to obtain their boarding pass.

Clarification of identity document requirements when travelling domestically and internationally

The proposed amendments would clarify existing identity document requirements for domestic and international flights as well as the identity verification processes when passengers are boarding a plane.

- For domestic flights, passengers are currently permitted to provide, at boarding, one piece of valid photo identification issued by a government authority, which includes the passenger's name, DOB and gender, or a restricted area identity card (issued under the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*). This provision is amended to (i) specify that the government authority for the identification document used for the purpose of domestic travel must be from within Canada; and (ii) specifically exclude fishing, hunting and boating licenses issued by a government authority as possible valid identification (ID) for the purposes of boarding a flight; and
- For international flights, the Regulations currently allow air carriers to accept, at boarding, one piece of valid photo identification issued by a government authority, which includes the passenger's name, DOB and gender, or a restricted area identification card (issued under the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*). The proposed amendments would allow the following forms of identification to be accepted:
 - a NEXUS card, a United States permanent resident card, or a United States enhanced driver's license;
 - a passport issued by the country of which the foreign national is a citizen or a national; or
 - any documents mentioned under subsection 50(1) [Documents — permanent residents] or 52(1) [Documents — temporary residents] of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (e.g. a laissez-passer that was issued by the United Nations).

The proposed amendments also remove the obligation for the air carriers to refuse boarding a passenger if the person does not appear to be the age indicated by the DOB and/or the gender indicated on the identification document presented at the boarding gate.

d'embarquement par l'enregistrement en libre-service de leur vol et exigeraient qu'ils se présentent en personne au comptoir de service pour obtenir leur carte d'embarquement.

Clarification des exigences en matière de documents d'identité pour les voyages à l'intérieur du pays et à l'international

Les modifications proposées clarifieraient les exigences actuelles en matière de documents d'identité pour les vols intérieurs et internationaux ainsi que les processus de vérification de l'identité lorsque les passagers montent à bord d'un avion.

- Pour les vols intérieurs, les passagers sont actuellement autorisés à fournir, à l'embarquement, une pièce d'identité avec photo valide délivrée par une autorité gouvernementale, qui comprend leur nom, leur date de naissance et leur genre, ou une carte d'identité de zone réglementée (délivrée en vertu du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*). Cette disposition est modifiée de façon à : (i) préciser que l'autorité gouvernementale pour le document d'identification utilisé aux fins d'un voyage intérieur doit provenir du Canada; (ii) exclure expressément les permis de pêche, de chasse et de navigation de plaisance délivrés par une autorité gouvernementale comme pièce d'identité valide possible aux fins de l'embarquement pour un vol;
- Pour les vols internationaux, le Règlement permet actuellement aux transporteurs aériens d'accepter, à l'embarquement, une pièce d'identité avec photo valide délivrée par une autorité gouvernementale, qui comprend le nom du passager, sa date de naissance et son genre, ou une carte d'identité de zone réglementée (délivrée en vertu du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*). Les modifications proposées permettraient d'accepter les formes d'identification suivantes :
 - une carte NEXUS, une carte de résident permanent des États-Unis ou un permis de conduire amélioré des États-Unis;
 - un passeport délivré par le pays dont l'étranger est citoyen ou ressortissant;
 - tout document mentionné au paragraphe 50(1) [Documents : résidents permanents] ou 52(1) [Documents : résidents temporaires] du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (par exemple un laissez-passer délivré par l'Organisation des Nations Unies).

Les modifications proposées suppriment également l'obligation pour les transporteurs aériens de refuser l'embarquement d'un passager si la personne ne semble pas avoir l'âge indiqué par la DDN ou le genre indiqué sur la pièce d'identité présentée à la porte d'embarquement.

In addition to these new provisions, if a passenger appears to be 18 years of age or older, air carriers will still be required to compare the identification document with the name on the boarding pass as well as with the passenger's face and to communicate with TC if there is a discrepancy.

Procedures in case of an interruption of the electronic communications system

The proposed amendments introduce new provisions outlining the procedures that the CBSA and air carriers must follow in the event of a planned (e.g. for system updates and/or maintenance) or unplanned failure of their respective electronic communications systems. For planned or unplanned outages, air carriers and the Minister are required to notify each other at the earliest possible opportunity.

If the outage happens at the time of check-in, air carriers are required to refer back to the last electronic messages received from the CBSA. If the last message received is anything other than "clear" (i.e. there are no matches with the SATA List), or if the passenger data has changed since it was provided to the CBSA, or if there has been no previous messages, air carriers would be required to contact TC for resolution through the PPPOC.

Once the problem is resolved, air carriers would be required to send updated passenger manifests to the CBSA as soon as is practicable, in addition to the close-out message if the flight has already departed.

Removing current requirements for air carriers with respect to the SATA List

A number of existing regulatory requirements will be repealed, once centralized screening is implemented, because air carriers will no longer be screening passengers against the SATA List, including

- those that govern how commercial air carriers screen against the most up-to-date SATA List prior to providing a boarding pass to a passenger;
- requirements for comparing passenger names with the SATA List at the boarding gate if there are inconsistencies between the names on the boarding pass and the ones on their identification document; and
- the obligations to store, safeguard and destroy outdated copies of the List.

En plus de ces nouvelles dispositions, si un passager semble être âgé de 18 ans ou plus, les transporteurs aériens seront toujours tenus de comparer la pièce d'identité avec le nom figurant sur la carte d'embarquement ainsi qu'avec le visage du passager et de communiquer avec TC s'il y a un écart.

Procédures en cas de défaillance du système de communication électronique

Les modifications proposées introduisent de nouvelles dispositions décrivant les procédures que l'ASFC et les transporteurs aériens doivent suivre en cas de panne prévue (par exemple pour la mise à niveau ou l'entretien du système) ou imprévue de leurs systèmes de communications électroniques respectifs. En cas d'interruptions planifiées ou imprévues, les transporteurs aériens et le ministre sont tenus de s'aviser l'un l'autre le plus tôt possible.

Si la panne survient au moment de l'enregistrement, les transporteurs aériens sont tenus de se reporter aux derniers messages électroniques reçus de l'ASFC. Si le dernier message reçu n'est pas « clair » (c'est-à-dire qu'il n'y a pas de correspondance avec la liste établie en vertu de la LSDA), si les données sur les passagers ont changé depuis qu'elles ont été fournies à l'ASFC ou s'il n'y a eu aucun message antérieur, les transporteurs aériens seraient tenus de communiquer avec TC pour une résolution par l'entremise du COPPP.

Une fois le problème résolu, les transporteurs aériens seraient tenus d'envoyer dès que possible à l'ASFC des manifestes des passagers mis à jour, en plus du message de fermeture si le vol a déjà décollé.

Suppression des exigences actuelles pour les transporteurs aériens en ce qui concerne la liste établie en vertu de la LSDA

Certaines exigences réglementaires seront abrogées une fois que le contrôle centralisé sera mis en œuvre, parce que les transporteurs aériens ne procéderont plus au contrôle des passagers contre la liste établie en vertu de la LSDA, notamment :

- celles qui régissent la façon dont les transporteurs aériens commerciaux effectuent le contrôle contre la liste établie en vertu de la LSDA la plus à jour avant de délivrer une carte d'embarquement à un passager;
- celles relatives à la comparaison du nom des passagers à ceux de la liste établie en vertu de la LSDA à la porte d'embarquement en cas d'incohérence entre les noms figurant sur la carte d'embarquement et ceux qui figurent sur le document d'identification;
- les obligations de conserver, de sauvegarder et de détruire les copies périmées de la liste.

Obligations with respect to removal and destruction of information

Within two years following the coming into force of centralized screening, air carriers are required to permanently remove all versions of the List and any information respecting listed persons as well as permanently destroy any document or record in their control containing information respecting a listed person.

New definitions and application section

In order to facilitate the reading of the Regulations, definitions pertaining to “domestic flight,” “international flight” and “unique identifier” are added.

Prescribed person

SATA (section 10) provides that certain persons (e.g. the Minister of Transport, the Minister of Citizenship and Immigration, a member of the Royal Canadian Mounted Police) or entities may assist the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness in the administration and enforcement of the Act, including by collecting information from, and disclosing information to, the Minister and with each other. This provision of SATA allows any other person or entity to be prescribed in the SATR for this same purpose. The proposed amendments would prescribe the Minister of Foreign Affairs.

Amendments to the Designated Provisions Regulations

The Designated Provisions Regulations (DPR) made under the *Aeronautics Act*⁴ designate various provisions of the *Secure Air Travel Regulations* for enforcement purposes. If a provision designated by the DPR is violated, TC may issue an administrative monetary penalty (AMP) to the individual or corporation that was found to be in non-compliance. In order to provide TC with the ability to enforce the new SATR provisions related to the collection of passenger and flight data, at specific times and through a mandated method, amendments to Schedule 2 to the DPR are needed as well as the creation of an additional Schedule (Schedule 5) to enable TC to issue AMPs for a lack of compliance with prescribed SATR provisions in the *Secure Air Travel Act*.

Obligations au sujet de la suppression et de la destruction des renseignements

Dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur du contrôle centralisé, les transporteurs aériens sont tenus de supprimer en permanence toutes les versions de la liste ainsi que tous les renseignements concernant les personnes dont le nom se trouve sur la liste, de même que de détruire en permanence tout document ou dossier sous leur contrôle qui contient des renseignements sur la personne figurant sur la liste.

Nouvelles définitions et section sur l'application

En vue de faciliter l'interprétation du Règlement, les définitions de « vol intérieur », de « vol international » et d'« identifiant unique » ont été ajoutées.

Personne visée

La LSDA (article 10) prévoit que certaines personnes (par exemple le ministre des Transports, le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, un membre de la Gendarmerie royale du Canada) ou des entités peuvent assister le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dans l'administration et l'application de la Loi, notamment en recueillant des renseignements auprès du ministre, en lui communiquant des renseignements et en les échangeant entre eux. Cette disposition de la LSDA permet à toute autre personne ou entité d'être visée par le RSDA à cette fin. Les modifications proposées viseraient le ministre des Affaires étrangères.

Modifications au Règlement sur les textes désignés

Le *Règlement sur les textes désignés* (RTD) pris en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*⁴ désigne diverses dispositions du *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* aux fins d'application de la loi. Si une disposition désignée par le RTD n'est pas respectée, TC peut imposer une sanction pécuniaire administrative (SPA) à la personne ou à l'entreprise qui est déclarée non conforme. Afin de permettre à TC d'appliquer les nouvelles dispositions du RSDA relatives à la collecte de données sur les passagers et les vols, à des délais précis et selon une méthode visée, il faut apporter des modifications à l'annexe 2 du RTD, ainsi que créer une annexe supplémentaire (annexe 5) qui permettra à TC d'imposer des SPA en cas de non-respect des dispositions réglementaires relatives au RSDA de la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens*.

⁴ Subsection 7.6(1)

⁴ Paragraphe 7.6(1)

Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

In May 2018, the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations provided recommendations on section 7 of the current version of the SATR, which prescribes when an air carrier is prohibited from transporting a passenger; there are four prohibitions. To address the recommendations, a minor technical amendment would be made (i.e. substituting an “and” for an “or”) and two of the prohibitions would be repealed (i.e. paragraph 7(1)(b) the passenger does not appear to be the age indicated by the date of birth on the identification presented; and paragraph 7(1)(c) the passenger does not appear to be of the gender indicated on the identification presented). When boarding passengers, air carriers would still be required to prevent passengers from travelling if they present a piece of photo identification and they do not resemble the photograph, and if the passenger presents more than one form of identification and there is a significant discrepancy between the two forms of identification.

Regulatory development

Consultation

Targeted consultations with specific stakeholders have been undertaken since March 2018 to help develop the proposed changes. The proposed amendments will primarily affect industry stakeholders (i.e. commercial air carriers and service providers). PS officials hosted a number of teleconferences with major Canadian air carriers as well as with smaller carriers, carriers that operate regionally and travel service providers. Overall, the feedback was positive. Industry stakeholders indicated support for the proposed changes, particularly regarding the transfer of the screening responsibility from air carriers to the Government. For a number of years, air carriers have stated that they do not want to be accountable for screening passengers under a Canadian national security program. However, the airline industry did express concern with the reliability of the CBSA information management and information technology (IM/IT) systems in general, given past experience with the launch of the IAPI and the electronic Travel Authorization (eTA). Industry has stated that it expects the electronic communications system for the SATA List to be vulnerable to the same failures.

Although previous program migration and integration may have caused delays or system miscommunications, the operationalization of centralized screening by federal partners ensure adequate functionality for industry stakeholders at all times. TC and CBSA IT representatives are

Comité mixte permanent d'examen de la réglementation

En mai 2018, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a fourni des recommandations au sujet de l'article 7 de la version actuelle du RSDA, stipulant quand il est interdit à un transporteur aérien de transporter un passager; il y a quatre interdictions. Afin de donner suite aux recommandations, une modification technique mineure serait apportée (c'est-à-dire changement d'un « et » en un « ou ») et deux des interdictions seraient abrogées (c'est-à-dire l'alinéa 7(1)(b) il ne semble pas avoir l'âge correspondant à la date de naissance inscrite sur la pièce d'identité qu'il présente; l'alinéa 7(1)(c) il ne semble pas être du sexe indiqué sur la pièce d'identité qu'il présente). Lors de l'embarquement des passagers, les transporteurs aériens seraient encore tenus d'empêcher le passager de voyager s'il présente une pièce d'identité avec photo et qu'il ne ressemble pas à la photo, et si le passager présente plus d'une forme d'identification et qu'il existe une divergence importante entre les formes d'identification.

Élaboration de règlements

Consultation

Des consultations ciblées avec certains intervenants ont été entreprises depuis mars 2018 pour aider à élaborer les changements proposés. Les modifications proposées toucheront principalement les intervenants de l'industrie (c'est-à-dire les transporteurs aériens commerciaux et les fournisseurs de services). Les fonctionnaires de SP ont tenu un certain nombre de téléconférences avec les principaux transporteurs aériens canadiens ainsi qu'avec les petits transporteurs, les transporteurs régionaux et les fournisseurs de services de voyage. Dans l'ensemble, les commentaires ont été positifs. Les intervenants de l'industrie ont indiqué qu'ils appuyaient les changements proposés, particulièrement en ce qui concerne le transfert de la responsabilité du contrôle des transporteurs aériens au gouvernement. Depuis quelques années, les transporteurs aériens mentionnent qu'ils ne veulent pas être tenus responsables du contrôle des passagers dans le cadre d'un programme canadien de sécurité nationale. Toutefois, l'industrie du transport aérien s'est dite préoccupée par la fiabilité des systèmes de gestion de l'information et de technologie de l'information (GI-TI) de l'ASFC en général, compte tenu de l'expérience passée du lancement de l'IIPV et de l'autorisation de voyage électronique (AVE). L'industrie a déclaré qu'elle s'attend à ce que le système de communication électronique pour la liste établie en vertu de la LSDA soit vulnérable aux mêmes défaillances.

Bien que la migration et l'intégration des programmes antérieurs aient pu causer des retards ou des problèmes de communication entre les systèmes, les responsables de l'opérationnalisation du contrôle centralisé par les partenaires fédéraux prendront toutes les mesures

working together assiduously to produce a system with minimal vulnerabilities and advanced technological control. The CBSA has improved its system since going live with the IAPI in order to reduce the number of unplanned outages and the CBSA will bring enhancements to the existing system aiming to reduce the length and regularity of unplanned outages. In addition, TC, PS and the CBSA have committed to maintaining strong communication with industry partners through the various phases of implementation and testing in order to guarantee program accuracy. Working and engaging with industry partners will be a key aspect of ensuring a final electronic communication system that is fully reliable and non-vulnerable to failures related to the SATA List.

PS, TC and CBSA officials met with advocacy groups and non-governmental organizations, such as the No Fly List Kids and the Canadian Bar Association, in Toronto in August 2018. Stakeholders sought clarity on how the redress system would work, how long it would take for it to be implemented, how different it is from what is currently in place, as well as on how it would prevent children from being identified as potential matches.

Government officials responded to these inquiries and the feedback received during this session further supported the development of the design and implementation of the enhanced PPP model. Concerns were raised over the implementation plan, namely that it would occur in phases (i.e. not right away) and that, in the interim, certain groups would still be subject to travel difficulties until the unique identifier and centralized screening are operational. A phased implementation plan is the recommended approach because of the scope of changes that have to occur to support a successful transition to the centralized screening process.

The redress application portal will be launched prior to air carrier onboarding⁵ to allow individuals to apply for unique identifiers ahead of the implementation of centralized screening. This will allow individuals who are false-positive matches to start realizing the benefits of the redress program as soon as air carriers begin onboarding to centralized screening.

⁵ Onboarding is the process by which the CBSA will work with commercial air carriers (and/or service providers) to register, to test and to certify that commercial air carriers can meet requirements as it relates to the enhanced model.

appropriées pour assurer une fonctionnalité adéquate aux intervenants de l'industrie en tout temps. Les représentants des TI de TC et de l'ASFC collaborent assidûment pour produire un système comportant un minimum de vulnérabilités et un contrôle technologique avancé. L'ASFC a amélioré son système depuis la mise en service de l'IIPV afin de réduire le nombre de pannes imprévues; l'ASFC apportera des améliorations au système actuel visant à réduire la durée et la régularité des pannes imprévues. De plus, TC, SP et l'ASFC se sont engagés à maintenir de solides communications avec leurs partenaires de l'industrie tout au long des diverses phases de mise en œuvre et d'essai afin de garantir l'exactitude du programme. Travailler et s'engager avec les partenaires de l'industrie sera un aspect clé pour assurer un système de communication électronique final entièrement fiable et non vulnérable aux pannes concernant la liste établie en vertu de la LSDA.

Des fonctionnaires de SP, de TC et de l'ASFC ont rencontré des groupes de revendication et des organisations non gouvernementales, comme les Enfants interdits de vol et l'Association du Barreau canadien, à Toronto en août 2018. Les intervenants ont demandé des précisions sur la façon dont le système de rectification fonctionnera, le temps nécessaire pour sa mise en œuvre, la différence avec ce qui est actuellement en place et la façon dont le programme empêcherait que des enfants soient ciblés comme des correspondances potentielles.

Les représentants du gouvernement ont répondu à ces demandes de renseignements et les commentaires reçus au cours de cette séance ont contribué à l'élaboration et à la mise en œuvre du modèle du PPP amélioré. Des préoccupations ont été soulevées au sujet du plan de mise en œuvre, à savoir qu'il se déroulerait par étapes (c'est-à-dire pas immédiatement) et que, dans l'intervalle, certains groupes seraient encore assujettis à des difficultés de déplacement jusqu'à ce que l'identificateur unique et le contrôle centralisé soient opérationnels. Un plan de mise en œuvre progressive est l'approche recommandée en raison de l'ampleur des changements qui doivent être apportés pour assurer le succès de la transition vers le processus de contrôle centralisé.

Le portail de demande de rectification sera lancé avant la participation⁵ des transporteurs aériens afin de permettre aux personnes de demander des identifiants uniques avant la mise en œuvre du contrôle centralisé. Cela permettra aux personnes dont le nom crée une correspondance faussement positive de commencer à profiter des avantages du programme de rectification dès que les transporteurs aériens commenceront à intégrer le contrôle centralisé.

⁵ La participation est le processus par lequel l'ASFC travaillera avec les transporteurs aériens commerciaux (ou les fournisseurs de services) pour l'enregistrement, la mise à l'essai et la certification que les transporteurs aériens commerciaux peuvent satisfaire aux exigences relatives au modèle amélioré.

Until the redress database and the centralized screening system are implemented and air carrier onboarding is complete, falsely matched individuals who have been issued a unique identifier, but are flying with air carriers that have not yet onboarded, may still experience inconveniences while travelling by air. To mitigate this risk, high-volume air carriers will be onboarded as early as possible following a pilot project with small and medium carriers to decrease the likelihood of individuals who provide active unique identifiers continuing to experience travel delays. In addition, in the interim, until all air carriers have onboarded to centralized screening, passengers will also have the option of presenting a unique identifier at airport check-in to facilitate the issuance of boarding passes.

In September 2018, a notice to stakeholders⁶ outlining the proposed regulatory amendments was sent to 164 stakeholders — 112 air carriers and 52 representatives of civil society groups, including the five National Indigenous Leadership Groups⁷ in Canada. The consultation period ended in November 2018.

From this consultation, PS received 30 comments from 23 stakeholders (11 air carriers and 12 individuals from the civil society groups). There were questions on the process for the enhanced PPP (e.g. how is it aligned with the U.S. Secure Flight Program, and when would testing begin). Positive comments were received about the effort made to reduce the number of false positives and overall appreciation for the enhanced PPP. Concerns were expressed over the Government's ability to provide government-controlled screening and on whether the measures would actually reduce physical security risks. Two communications were received in which individuals disclosed their personal stories about experiencing delays at the airport.

Tant que la base de données sur les rectifications et le système de contrôle centralisé ne seront pas mis en œuvre et que la participation des transporteurs aériens ne sera pas entière, les personnes qui ont une correspondance faussement positive et qui ont reçu un identifiant unique, mais qui voyagent avec des transporteurs aériens qui n'ont pas encore intégré le système, pourraient encore subir des inconforts pendant leur voyage par avion. Afin d'atténuer ce risque, les transporteurs aériens à volume élevé devront intégrer le système le plus tôt possible à la suite d'un projet pilote mené auprès de petits et moyens transporteurs afin de réduire la probabilité que les personnes qui fournissent des identifiants uniques actifs continuent de subir des retards de voyage. De plus, dans l'intervalle, jusqu'à ce que tous les transporteurs aériens soient passés au contrôle centralisé, les passagers auront également la possibilité de présenter un identifiant unique à l'enregistrement à l'aéroport pour faciliter la délivrance de la carte d'embarquement.

En septembre 2018, on a envoyé un avis aux intervenants⁶ décrivant les modifications réglementaires proposées à 164 intervenants — 112 transporteurs aériens et 52 représentants de groupes de la société civile, dont les cinq groupes nationaux de leadership autochtone⁷ au Canada. La consultation a pris fin en novembre 2018.

Dans le cadre de cette consultation, SP a reçu 30 commentaires de la part de 23 intervenants (11 transporteurs aériens et 12 membres de groupes de la société civile). Des questions ont été posées sur le processus d'amélioration du PPP (par exemple comment il est harmonisé avec le programme Secure Flight des États-Unis et quand les essais commenceront). Des commentaires positifs ont été reçus concernant les efforts déployés pour réduire le nombre de correspondances faussement positives et l'appréciation globale du PPP amélioré. Des préoccupations ont été exprimées quant à la capacité du gouvernement de fournir des services de contrôle de sécurité contrôlés par le gouvernement, et quant à savoir si les mesures permettraient réellement de réduire les risques pour la sécurité physique. Deux communications ont été reçues dans lesquelles des personnes ont raconté leurs histoires personnelles concernant des retards à l'aéroport.

⁶ Similar to a notice of intent, the "notice to stakeholders" was shared online through the PS website and a news release to outline the proposed path forward with respect to amending the SATR in support of the enhanced PPP.

⁷ The five National Indigenous Organizations are the Assembly of First Nations (AFN), the Congress of Aboriginal Peoples, the Inuit Tapiriit Kanatami (ITK), the Métis National Council, and the Native Women's Association of Canada (NWAC).

⁶ Semblable à un avis d'intention, « l'avis aux intervenants » a été diffusé en ligne par l'entremise du site Web de SP et d'un communiqué de presse afin de décrire la voie à suivre proposée pour modifier le RSDA à l'appui du PPP amélioré.

⁷ Les cinq organisations autochtones nationales sont l'Assemblée des Premières Nations (APN), le Congrès des peuples autochtones, l'Inuit Tapiriit Kanatami (ITK), le Ralliement national des Métis et l'Association des femmes autochtones du Canada (AFAC).

PS also presented an update on the enhanced PPP at a meeting of the Cross-Cultural Roundtable on Security (CCRS)⁸ held in October 2018. Questions were asked about privacy safeguards (e.g. the retention and destruction of information), and comments were made on the need to be transparent to the extent possible (through better engagement and communication) and the process for enhanced PPP.

Building on these consultations, the Government is committed, throughout the planning and design phase as well as throughout the implementation phase, to continued communication with stakeholders with a view to ensuring that enhancements to the PPP are implemented in consideration of impacts on stakeholders.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultations

The proposed amendments affect all individuals who travel by air, including Indigenous peoples. Five national Indigenous organizations were engaged on the proposed amendments, including identification document requirements for international and domestic air travel; no comments were received. No adverse impacts on Indigenous rights and title have been identified in relation to these amendments.

Instrument choice

During the regulatory development process undertaken for the proposed amendments, the following options were considered.

Maintaining the regulatory instrument

Maintaining the status quo was determined to not be a viable option, given that the new provisions under SATA permit the collection of personal information and establish the methods by which it can be transmitted and that prescribed times cannot be operationalized in the absence of supporting regulations. This is also the case for the clarification of identification documents for domestic and international flights, as well as for procedures in cases of outages.

⁸ The Cross-Cultural Roundtable on Security (CCRS) was created to engage Canadians and the Government of Canada in a long-term dialogue on matters related to national security. The Roundtable brings together citizens who are leaders in their respective communities and who have extensive experience in social and cultural matters. It focuses on emerging developments in national security matters and their impact on Canada's diverse and pluralistic society.

SP a également fait le point sur le PPP amélioré lors d'une réunion de la Table ronde transculturelle sur la sécurité (TRTS)⁸ tenue en octobre 2018. Des questions ont été posées sur les mesures de protection de la vie privée (par exemple la conservation et la destruction de l'information), et des commentaires ont été formulés sur la nécessité d'être transparent dans la mesure du possible (par un meilleur engagement et une meilleure communication) et sur le processus d'amélioration du PPP.

En s'appuyant sur ces consultations, le gouvernement s'est engagé, tout au long de la phase de planification et de conception ainsi que de la phase de mise en œuvre, à poursuivre la communication avec les intervenants afin de s'assurer que les améliorations apportées au PPP sont mises en œuvre en tenant compte des répercussions sur les intervenants.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Les modifications proposées touchent toutes les personnes qui voyagent par avion, y compris les peuples autochtones. Cinq organisations autochtones nationales ont participé à l'examen des modifications proposées, notamment en ce qui concerne les documents d'identité requis pour les voyages aériens internationaux et nationaux; aucun commentaire n'a été reçu. Aucune incidence négative sur les droits et titres autochtones n'a été relevée en relation avec ces modifications.

Choix de l'instrument

Au cours du processus d'élaboration réglementaire entrepris pour les modifications proposées, les options suivantes ont été envisagées.

Maintien de l'instrument de réglementation

Il a été déterminé que le maintien du statu quo n'était pas une option viable, étant donné que les nouvelles dispositions de la LSDA permettent la collecte de renseignements personnels et établissent les méthodes par lesquelles ils peuvent être transmis et que les modalités de temps ne peuvent être opérationnalisées en l'absence de règlements connexes. C'est également le cas pour la clarification des documents d'identification des vols intérieurs et internationaux, ainsi que pour les procédures en cas de panne.

⁸ La Table ronde transculturelle sur la sécurité (TRTS) a été créée pour susciter un dialogue à long terme entre les Canadiens et le gouvernement du Canada sur les enjeux liés à la sécurité nationale. Elle réunit des citoyens qui sont des chefs de file dans leurs communautés respectives et qui ont une vaste expérience des questions sociales et culturelles. Elle porte essentiellement son attention sur les nouveaux développements en matière de sécurité nationale et leurs répercussions sur la société diversifiée et pluraliste du Canada.

Voluntary compliance regime

A decision to forgo the proposed Regulations in favour of an alternate reporting regime, such as allowing information to be provided to the Government from air carriers on a voluntary basis, would result in incomplete information, as it can be reasonably expected that only some carriers would be in a position to comply. Without full participation from all air carriers, the Government would remain in a position of operating a program with inherent information gaps, which would result in high national security risks.

Regulatory analysis

Benefits and costs

A cost-benefit analysis (CBA) was conducted to assess the incremental impacts of the proposed amendments on air carriers, the federal government, and Canadians. Costs to air carriers and the federal government are monetized. The benefits to air carriers, the federal government, and Canadians are assessed qualitatively mainly as the monetization of the main impacts was not possible to do due to a lack of sufficient available data and to the sensitivity of the information that would be required to produce a quantitative analysis.

Summary

The present value of the costs associated with the proposed Regulations has been estimated at \$166.7 million or \$23.7 million in annualized value over the first 10 years of implementation. It is estimated that \$107.9 million in present value or \$15.4 million in annualized value would be incurred by the Government of Canada to establish, build and support the IT systems required to screen the passenger and flight data transmitted by air carriers against the SATA List. Costs to commercial air carriers are estimated at \$58.8 million in present value or \$8.4 million in annualized value for passenger and flight data transmission to the Government, for training, and for administrative tasks.

The proposed amendments are expected to result in improved air transportation security by reducing the risk with respect to individuals who may pose a threat to aviation security on board airplanes. In turn, Canadian national security in general would also be enhanced. Some air travellers would see their overall air travel experience improved as they may feel less stigmatized as a result from there being fewer false-positive matches, thereby resulting in improved well-being.

Régime d'observation volontaire

Si l'on renonce au règlement proposé au profit d'un autre régime de déclaration, comme la communication volontaire des renseignements au gouvernement par les transporteurs aériens, les données seraient incomplètes, car on peut raisonnablement s'attendre à ce que seuls certains transporteurs soient en mesure de se conformer. Sans la pleine participation de tous les transporteurs aériens, le gouvernement demeurerait en position de mettre en œuvre un programme comportant des lacunes inhérentes en matière d'information, ce qui entraînerait des risques élevés pour la sécurité nationale.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Une analyse coûts-avantages (ACA) a été effectuée pour évaluer les répercussions différentielles des modifications proposées sur les transporteurs aériens, le gouvernement fédéral et les Canadiens. Les coûts pour les transporteurs aériens et le gouvernement fédéral sont monétisés. Les avantages pour les transporteurs aériens, le gouvernement fédéral et les Canadiens font l'objet d'une évaluation qualitative, principalement parce que la monétisation des principales répercussions n'a pas été possible en raison de l'insuffisance des données disponibles et de la nature sensible des renseignements qui seraient nécessaires pour produire une analyse quantitative.

Sommaire

La valeur actualisée des coûts du projet de règlement a été estimée à 166,7 millions de dollars ou à 23,7 millions de dollars en valeur annualisée au cours des 10 premières années de mise en œuvre. On estime que le gouvernement du Canada dépenserait 107,9 millions de dollars en valeur actualisée ou 15,4 millions de dollars en valeur annualisée pour établir, construire et soutenir les systèmes de TI nécessaires au contrôle des données sur les passagers et les vols transmises par les transporteurs aériens contre la liste établie en vertu de la LSDA. Les coûts pour les transporteurs aériens commerciaux sont estimés à 58,8 millions de dollars en valeur actualisée ou à 8,4 millions de dollars en valeur annualisée pour la transmission des données sur les passagers et les vols au gouvernement, pour la formation et pour les tâches administratives.

Les modifications proposées devraient permettre d'accroître la sûreté du transport aérien en réduisant le risque présenté par les personnes qui peuvent représenter une menace pour la sûreté aérienne à bord des avions. En conséquence, la sécurité nationale canadienne en général s'en trouverait également améliorée. Certains voyageurs aériens verraient leur expérience globale de transport aérien s'améliorer, car ils pourraient se sentir moins stigmatisés du fait de la réduction des correspondances faussement positives, ce qui améliorerait leur expérience de voyage.

The proposed Regulations are expected to result in time savings for air carriers and passengers during the check-in process, which may address perceived stigmatization associated with delays for travellers commuting by air.

A full CBA report is available upon request by contacting the PS official whose contact information is provided at the end of the Regulatory Impact Analysis Statement.

Stakeholder profile

The scope of the CBA has been limited to commercial air carriers operating inbound and outbound international flights and domestic-only flights that are currently certified to operate in Canada and who have offices located in Canada. This corresponds to a total of 70 air carriers, of which 14 are Canadian-based commercial air carriers operating domestic flights only, 13 are Canadian-based commercial air carriers operating international and domestic flights, and 43 are foreign-based commercial passenger air carriers that have subsidiary offices in Canada, an FAOC issued by TC, and which operate international flights only.

Analytical framework

For the purpose of this analysis, it is assumed that air carriers would start implementing the program at different dates based on their capacity to implement the regulatory requirements and associated program activities. Therefore, the implementation schedule assumed for the purpose of this analysis was divided into three phases:

- Phase 1: the 12 largest air carriers under the scope of this analysis would begin implementation in 2021 (calendar year). These air carriers already possess significant capacity and account for the majority of flights and market share, and they are expected to accrue significant time savings;
- Phase 2: the majority of the remaining airlines, consisting of 40 airlines operating mostly internationally, would begin implementation in late 2021 to align with the timing of other planned regulatory activities such as the implementation of the Entry/Exit initiative (Air component); and
- Phase 3: the 18 other airlines, most of which are operating at the domestic level only for the purpose of the PPP, would begin implementation in 2022.

Le règlement proposé devrait permettre aux transporteurs aériens et aux passagers de gagner du temps pendant le processus d'enregistrement, ce qui pourrait atténuer la stigmatisation perçue associée aux retards pour les voyageurs qui se déplacent par avion.

Le rapport complet de l'ACA est disponible sur demande en communiquant avec la responsable de SP aux coordonnées indiquées à la fin du résumé de l'étude d'impact de la réglementation.

Profil des intervenants

La portée de l'ACA a été limitée aux transporteurs aériens commerciaux exploitant des vols internationaux à l'arrivée et au départ et des vols intérieurs seulement qui sont actuellement certifiés pour mener des activités au Canada et qui ont des bureaux situés au Canada. Cela correspond à un total de 70 transporteurs aériens, dont 14 sont des transporteurs aériens commerciaux canadiens exploitant des vols intérieurs seulement, 13 sont des transporteurs aériens commerciaux canadiens exploitant des vols internationaux et intérieurs et 43 sont des transporteurs aériens étrangers commerciaux de passagers qui ont des bureaux secondaires au Canada, un certificat d'exploitation aérien étranger délivré par TC et qui exploitent des vols internationaux seulement.

Cadre analytique

Aux fins de la présente analyse, on suppose que les transporteurs aériens commenceraient à mettre en œuvre le programme à des dates différentes en fonction de leur capacité de mettre en œuvre les exigences réglementaires et les activités de programme connexes. Ainsi, le calendrier de mise en œuvre présumé aux fins de la présente analyse a été divisé en trois phases, comme suit :

- Phase 1 : les 12 plus grands transporteurs aériens visés par cette analyse commenceraient leur mise en œuvre en 2021 (année civile). Ces transporteurs aériens disposent déjà d'une capacité importante et représentent la majorité des vols et des parts de marché, et on s'attend à ce qu'ils réalisent d'importants gains de temps.
- Phase 2 : la majorité des compagnies aériennes restantes, soit 40 compagnies aériennes exerçant leurs activités principalement à l'échelle internationale, commenceraient la mise en œuvre à la fin de 2021 afin de s'harmoniser au calendrier des autres activités réglementaires prévues, comme la mise en œuvre de la composante aérienne de l'Initiative sur les entrées et les sorties.
- Phase 3 : les 18 autres compagnies aériennes, dont la plupart mènent des activités à l'échelle nationale uniquement dans le cadre du PPP, commenceraient à le mettre en œuvre en 2022.

The costs, whether one-time vs. ongoing, to air carriers have been modelled for these five compliance activities:

1. IT system testing and onboarding (one-time)
2. Training for airline staff (one-time)
3. Implementation of IT transmission method (one-time)
4. Transmission of data to the CBSA (ongoing)
5. Administrative activity (one-time)

The occurrence of costs by activity and phase is illustrated in Table 1 below. For discounting purposes, it is assumed that costs carried in fiscal year (FY) 2019–2020 are carried in 2019, costs carried in FY 2020–2021 are carried in 2020, and so on. Costs carried in FY 2028–2029 are assumed to be carried in 2028.

Les coûts, qu'ils soient ponctuels ou permanents, pour les transporteurs aériens ont été modélisés pour ces cinq activités de conformité :

1. Essai et intégration des systèmes informatiques (une seule fois);
2. Formation du personnel des compagnies aériennes (une seule fois);
3. Mise en œuvre de la méthode de transmission informatique (une seule fois);
4. Transmission des données à l'ASFC (permanent);
5. Activité administrative (une seule fois).

La répartition des coûts par activité et par phase est illustrée dans le tableau 1 ci-dessous. Aux fins de l'actualisation, on suppose que les coûts engagés au cours de l'exercice 2019-2020 sont engagés en 2019, les coûts engagés au cours de l'exercice 2020-2021 sont engagés en 2020, etc. Les coûts engagés au cours de l'exercice 2028-2029 sont censés l'être en 2028.

Table 1: Occurrence of costs by activity and by phase over the 2019–2028 period

Phase	IT System Testing and Onboarding and Training for Airline Staff	Implementation of IT Transmission Method	Transmission of Data to the CBSA	Administrative Costs
Phase 1 (12 air carriers)	2020	N/A	2021–2028	2020 and 2023
Phase 2 (40 air carriers)	2021	N/A	2022–2028	2021 and 2023
Phase 3 (18 air carriers)	2022	2022	2023–2028	2022 and 2023

Tableau 1 : Répartition des coûts par activité et par phase sur la période 2019-2028

Phase	Essai et intégration du système de TI et formation du personnel des compagnies aériennes	Mise en œuvre de la méthode de transmission informatique	Transmission de données à l'ASFC	Coûts administratifs
Phase 1 (12 transporteurs aériens)	2020	S.O.	2021-2028	2020 et 2023
Phase 2 (40 transporteurs aériens)	2021	S.O.	2022-2028	2021 et 2023
Phase 3 (18 transporteurs aériens)	2022	2022	2023-2028	2022 et 2023

Methodology

All costs are presented in 2018 constant dollars. Costs valued in other years are adjusted using the Consumer Price Index (CPI) published by Statistics Canada. The discount rate is 7% per year, and present values and annualized values of costs are calculated over a 10-year period from year 2019 to year 2028 and will be discounted to the base year of 2019.

Méthodologie

Tous les coûts sont exprimés en dollars indexés de 2018. Les coûts évalués pour les autres années sont rajustés en fonction de l'indice des prix à la consommation publié par Statistique Canada. Le taux d'actualisation est de 7 % par année, et les valeurs actualisées et annualisées des coûts sont calculées sur une période de 10 ans, soit de 2019 à 2028, et seront actualisées à l'année de référence 2019.

Costs

1. Costs to air carriers

1.1 Transmission method costs

Costs associated with IT system testing and onboarding, implementation of the IT transmission method and the transmission of data to the CBSA have been developed for the three options of transmission methods that carriers can choose from to comply with the proposed amendments. The assumptions regarding the wages, the number of hours required to conduct system testing, and the number of stakeholders impacted vary depending on the method chosen by air carriers. Table 2 summarizes the key assumptions adopted for the costs of the three transmission methods.

Coûts

1. Coûts pour les transporteurs aériens

1.1 Coûts de la méthode de transmission

Les coûts associés à la mise à l'essai et à l'intégration du système de TI, à la mise en œuvre de la méthode de transmission informatique et à la transmission des données à l'ASFC ont été établis pour les trois options de méthodes de transmission que les transporteurs peuvent choisir pour se conformer aux modifications proposées. Les hypothèses concernant les salaires, le nombre d'heures requises pour effectuer les essais du système et le nombre d'intervenants touchés varient selon la méthode choisie par les transporteurs aériens. Le tableau 2 résume les principales hypothèses retenues pour les coûts des trois méthodes de transmission.

Table 2: Assumptions per transmission method

Compliance Activity	Assumption	Third-party Service Provider	IAG Portal	MQ Direct Connection
IT system testing and onboarding, and method building	Number of impacted stakeholders	51	10	9
	Hours needed to create one field	0.5	0.5	0.5
	Hours needed for system testing	375 (150 international + 225 international/ domestic)	450 (150 international + 300 international/ domestic)	150 to 300
	Hourly wage	\$54.46/hour	\$45.38/hour	\$45.38/hour
	Transmission method to build	N/A	N/A	\$25,000–30,000
Transmission of data to the CBSA	Number of flights in 2018*	942 789	151 034	N/A
	Number of seats in 2018	50 561 532	N/A	N/A
	Transmission costs	Partial API: \$0.0616/flight Full API: \$0.0731/seat Close-out message: \$0.010/flight Ad hoc message**: \$0.010/seat	N/A	N/A
	Hours needed to process manifest	N/A	0.5 for first manifest 0.833 for additional manifests	N/A
	Hourly wage	N/A	\$31.49/hour	N/A

* It is assumed that international flights grow at an annual rate of 3% and domestic flights at 0.2% over the 2019–2028 period.

** Ad hoc messages include any change to passenger and/or flight data, or flight or reservation cancellation messages. The costs apply to 50% of seats.

Tableau 2 : Hypothèses par méthode de transmission

Activité de conformité	Hypothèse	Prestataire de services tiers	Portail PII	File d'attente de messages/connexion directe
Essai et intégration du système de TI et construction de la méthode	Nombre d'intervenants touchés	51	10	9
	Heures nécessaires pour créer un champ	0,5	0,5	0,5
	Heures nécessaires pour l'essai du système	375 (150 internationaux + 225 internationaux et intérieurs)	450 (150 internationaux + 300 internationaux et intérieurs)	De 150 à 300
	Salaire horaire	54,46 \$/heure	45,38 \$/heure	45,38 \$/heure
	Méthode de transmission à construire	S.O.	S.O.	De 25 000 à 30 000 \$
Transmission de données à l'ASFC	Nombre de vols en 2018*	942 789	151 034	S.O.
	Nombre de sièges en 2018	50 561 532	S.O.	S.O.
	Coûts de transmission	IPV partielle : 0,0616 \$/vol IPV complète : 0,0731 \$/siège Message de fermeture : 0,010 \$/vol Message ponctuel** : 0,010 \$/siège	S.O.	S.O.
	Heures nécessaires au traitement du manifeste	S.O.	0,5 pour le premier manifeste 0,833 pour les manifestes additionnels	S.O.
	Salaire horaire	S.O.	31,49 \$/heure	S.O.

* On suppose que les vols internationaux croissent à un taux annuel de 3 % et les vols intérieurs à 0,2 % au cours de la période 2019-2028.

** Un message ponctuel comprend toute modification des données relatives aux passagers ou aux vols, ou un message d'annulation de vol ou de réservation. Les coûts s'appliquent à 50 % des sièges.

1.2 Training costs

The costs associated with training air carrier staff are estimated according to business size for the 69 large air carriers and the remaining small air carriers. The costs account for the time spent by trainees to receive the required training as well as the time spent by trainers to provide the training. The costs associated with the development of training material are included in the compliance promotion costs for Public Safety Canada. Assumptions for training costs are summarized in Table 3.

1.2 Coûts de formation

Les coûts associés à la formation du personnel des transporteurs aériens sont estimés selon la taille de l'entreprise pour les 69 grands transporteurs aériens et les autres petits transporteurs aériens. Les coûts tiennent compte du temps passé par les stagiaires pour recevoir la formation requise ainsi que du temps passé par les formateurs pour dispenser la formation. Les coûts associés à l'élaboration du matériel de formation sont inclus dans les coûts de promotion de la conformité pour Sécurité publique Canada. Les hypothèses relatives aux coûts de formation sont résumées dans le tableau 3.

Table 3: Assumptions for training

Business Size	Number of Employees Impacted per Business	Number of Hours in Training per Employee	Hourly Wage of Employee
Large: 69 air carriers	20 administrative staff 5 management	1 h/administrative staff	\$31.49/h for administrative staff \$65.25/h for management
Small: 1 air carrier	10 administrative staff 2 management	3 h/executive staff	\$27.51/h for trainers

Tableau 3 : Hypothèses relatives à la formation

Taille de l'entreprise	Nombre d'employés touchés par entreprise	Nombre d'heures de formation par employé	Salaire horaire de l'employé
Grande : 69 transporteurs aériens	20 membres du personnel administratif 5 gestionnaires	1 h/membre du personnel administratif	31,49 \$/h pour le personnel administratif 65,25 \$/h pour les gestionnaires
Petite : 1 transporteur aérien	10 membres du personnel administratif 2 gestionnaires	3 h/gestionnaire	27,51 \$/h pour les formateurs

1.3 Administrative costs

All 70 air carriers would carry administrative costs for destroying the SATA List in a secure manner. The costs associated with this activity have been estimated based on the assumption that it would take about three minutes for the destruction of records at an hourly rate of \$45.38 (internal) or \$54.46 (external).

1.4 Results

Table 4 below presents the estimated costs for air carriers by compliance activity over the 2019-2028 period.

1.3 Coûts administratifs

Les 70 transporteurs aériens devraient engager des frais administratifs pour détruire la liste établie en vertu de la LSDA d'une manière sûre. Les coûts associés à cette activité ont été estimés en supposant qu'il faudrait environ trois minutes pour détruire les documents à un taux horaire de 45,38 \$ (interne) ou de 54,46 \$ (externe).

1.4 Résultats

Le tableau 4 ci-dessous présente les coûts estimés des transporteurs aériens par activité de conformité pour la période de 2019 à 2028.

Table 4: Results – Total costs to air carriers (undiscounted, in 2018 Canadian dollars)

Compliance Activity	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
IT systems testing		\$694K								
Training		\$119K								
IT transmission method	\$165K									
Transmission of data to the CBSA			\$3.8M	\$3.9M	\$13.1M	\$13.1M	\$13.2M	\$13.2M	\$13.2M	\$13.3M
Administrative activity (reporting)			\$26	\$88	\$217					
Total	\$165K	\$813K	\$3.8M	\$3.9M	\$13.1M	\$13.1M	\$13.2M	\$13.2M	\$13.2M	\$ 13.3M

Note: Figures may not add up to totals due to rounding.

Tableau 5 : Résultats – Coûts totaux pour le gouvernement (non actualisés, en dollars canadiens constants de 2018)

Activité de conformité	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Agence des services frontaliers du Canada <ul style="list-style-type: none"> Mise en place et mise à niveau du système de TI Essai, soutien et entretien informatique 	15 M\$	14,3 M\$	10,1 M\$	7,5 M\$	6,1 M\$	6,1 M\$	6,1 M\$	6,1 M\$	6,1 M\$	6,1 M\$
Services partagés Canada <ul style="list-style-type: none"> Mise à niveau de l'infrastructure de TI 	2,8 M\$	3,9 M\$	4,7 M\$	4,6 M\$	3,8 M\$	3,8 M\$	3,8 M\$	3,8 M\$	3,8 M\$	3,8 M\$
Sécurité publique Canada <ul style="list-style-type: none"> Transmission de la liste de rectification et de la liste de la LSDA Promotion de la conformité 	1,9 M\$	1,6 M\$	1,6 M\$	1,5 M\$	1,5 M\$	1,5 M\$	1,5 M\$	1,5 M\$	1,5 M\$	1,5 M\$
Total	19,7 M\$	19,9 M\$	16,5 M\$	13,6 M\$	11,3 M\$	11,3 M\$	11,3 M\$	11,3 M\$	11,3 M\$	11,3 M\$

Benefits

1. Improved security for air travellers and Canadians

The proposed amendments, which serve to support the enhanced PPP model, would strengthen national security and public safety as it is expected that there would be a reduction in the risk that certain individuals who may represent an imminent threat to public security board planes and commit terrorism offences. Currently, the inconsistent, and in some cases inadequate, passenger screening against the SATA List performed by air carriers can result in listed individuals not being properly identified and, consequently, not being subject to operational directives issued by the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness.

2. Improved travel experience for air travellers

With a fuller screening done as early on as possible prior to the scheduled time of departure, it is expected that travellers could experience more efficient travel, thereby potentially improving their travel experience. In addition, it

Avantages

1. Amélioration de la sécurité des voyageurs aériens et des Canadiens

Les modifications proposées, qui servent à appuyer le modèle du PPP amélioré, renforceraient la sécurité nationale et la sécurité publique, car on s'attend à ce qu'il y ait une réduction du risque que certaines personnes qui pourraient représenter une menace imminente pour la sécurité publique montent à bord d'un avion et commettent des infractions terroristes. À l'heure actuelle, le contrôle incohérent et, dans certains cas, inadéquat des passagers par rapport à la liste établie en vertu de la LSDA effectué par les transporteurs aériens peut faire en sorte que les personnes inscrites sur la liste ne soient pas correctement identifiées et ne soient donc pas soumises aux directives opérationnelles émises par le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile.

2. Amélioration de l'expérience de voyage des voyageurs aériens

Grâce à un contrôle plus complet effectué le plus tôt possible avant l'heure de départ prévue, on s'attend à ce que les voyageurs puissent voyager plus efficacement, ce qui pourrait améliorer leur expérience de voyage. En outre, on

is expected that there would be fewer potential matches/false-positive matches between passengers and listed individuals that would prevent passengers from performing their own check-in. This could contribute to mitigating feelings of stigmatization that some travellers have experienced in the past because they have a similar or the same name as individuals on the SATA List.

3. Time savings for air carriers and air travellers

Time savings are to be expected to be achieved for air carriers and travellers, as the determination of whether a passenger is a SATA-listed person would be made earlier in the travel continuum with fewer impacts on the check-in process of boarding a flight. This would reduce the number of travellers that would be delayed by having to present themselves at an air carrier service counter to obtain a boarding pass. Air carrier agents at the counter would focus their attention on passengers who require assistance instead of having to screen against the SATA List and further verify the identity of passengers. With fewer travellers having to present themselves at the service counter to obtain their boarding pass following additional identification verification by the agent at the counter and a call at TC, air carrier agents could devote the time that they would have spent doing those activities to other activities instead.

Cost-benefit statement

Table 6 presents the incremental impacts of the proposed amendments.

s’attend à ce qu’il y ait moins de correspondances potentielles ou de correspondances faussement positives entre les passagers et les personnes figurant sur la liste qui empêcheraient les passagers d’effectuer leur propre enregistrement. Cela pourrait contribuer à atténuer le sentiment de stigmatisation que certains voyageurs ont éprouvé dans le passé parce qu’ils portent un nom similaire ou identique à celui de personnes figurant sur la liste établie en vertu de la LSDA.

3. Gain de temps pour les transporteurs aériens et les voyageurs aériens

Il faut s’attendre à ce que les transporteurs aériens et les voyageurs réalisent des économies de temps, car la détermination à savoir si un passager est sur la liste établie en vertu de la LSDA se ferait plus tôt dans le continuum des voyages, ce qui aurait moins d’incidence sur le processus d’enregistrement lors de l’embarquement sur un vol. Cela réduirait le nombre de voyageurs qui seraient retardés parce qu’ils doivent se présenter au comptoir de service des transporteurs aériens afin d’obtenir une carte d’embarquement. Les agents des transporteurs aériens au comptoir concentreraient leur attention sur les passagers qui ont besoin d’aide plutôt que d’avoir à vérifier la liste établie en vertu de la LSDA et l’identité des passagers. Comme il y aurait une réduction du nombre de voyageurs devant se présenter au comptoir de service pour obtenir leur carte d’embarquement après vérification supplémentaire de leur identité par l’agent au comptoir et un appel à TC, les agents des transporteurs aériens pourraient consacrer le temps qu’ils auraient consacré à ces activités à d’autres activités.

Énoncé coûts-avantages

Le tableau 6 présente les impacts différentiels des modifications proposées.

Table 6: Cost-benefit statement table (discounted at 7% to base year 2019, in millions of 2018 Canadian dollars)

		2019–2022 (Implementation Year)	2023–2029 (Ongoing)	Total (Present Value)	Annualized Average	Annualized Average per Stakeholder
Quantified costs						
Air carriers	IT system testing/ onboarding	\$0.65	\$0	\$0.7	\$0.1	\$0.0001
	Training	\$0.1	\$0	\$0.1	\$0.01	\$0.0002
	Transmission method to build	\$0.2	\$0	\$0.2	\$0.02	\$0.0003
	Transmission of data to the CBSA	\$6.5	\$51.3	\$57.8	\$8.2	\$0.1
	Administrative activity (reporting)	\$0.0003	\$0	\$0.0003	\$0.0001	\$0.000001
	Subtotal	\$7.5	\$51.3	\$58.8	\$8.4	\$0.01

		2019–2022 (Implementation Year)	2023–2029 (Ongoing)	Total (Present Value)	Annualized Average	Annualized Average per Stakeholder
Quantified costs – Continued						
Government of Canada	Canada Border Services Agency <ul style="list-style-type: none"> IT system built and upgrades IT testing, support and maintenance 	\$43.4	\$23.5	\$66.9	\$9.5	\$0.1
	Shared Services Canada <ul style="list-style-type: none"> IT infrastructure upgrade 	\$14.3	\$14.9	\$29.2	\$4.2	\$0.06
	Public Safety Canada <ul style="list-style-type: none"> Redress list and SATA List transmission Compliance promotion 	\$6.0	\$5.7	\$11.8	\$1.7	\$0.02
	Subtotal	\$63.7	\$44.1	\$107.9	\$15.4	\$0.18
Total costs				\$166.7	\$23.7	\$0.3

Note: Figures may not add up to totals due to rounding.

Qualitative impacts

Air travellers and Canadians

- **Time savings:** As the majority of the potential matches would be resolved in advance of the check-in, air travellers would experience less delay when travelling. With the resolution of potential matches prior to the check-in and less disruption in the travel continuum, passengers would be in a position to perform their check-in faster through self-service check-in processes.
- **Improved travel experience:** Some travellers would feel less stigmatized as they would no longer be required to present themselves at service counters for further identity verification. As a result, travellers with approved unique identifiers would have an improved air travel experience. There would also be a reduced number of incorrect matches since more data would be taken into consideration when screening passengers against the SATA List. This would reduce the feeling of stigmatization for some travellers who may have been incorrectly identified as potentially being on the SATA List in the past.
- **Improved security:** Implementation of centralized screening would decrease the likelihood of a listed individual travelling due to inconsistent and insufficient screening conducted by air carriers. The Government's consistent and rigorous screening of passenger manifests against the SATA List and identifying potential matches would enhance national security by reducing the risk of errors in the screening.

Air carriers

- **Time savings:** Air carriers are expected to save time during the check-in process as there would be less identity verifications at service counters. It is also expected that air carriers would receive and process fewer complaints from passengers.

Tableau 6 : Tableau de l'énoncé coûts-avantages (actualisé à un taux de 7 % à l'année de référence 2019, en millions de dollars canadiens de 2018)

		2019-2022 (année de mise en œuvre)	2023-2029 (permanent)	Total (valeur actuelle)	Moyenne annualisée	Moyenne annualisée par intervenant
Coûts quantifiés						
Transporteurs aériens	Essai et intégration des systèmes de TI	0,65 \$	0 \$	0,7 \$	0,1 \$	0,0001 \$
	Formation	0,1 \$	0 \$	0,1 \$	0,01 \$	0,0002 \$
	Méthode de transmission à construire	0,2 \$	0 \$	0,2 \$	0,02 \$	0,0003 \$
	Transmission de données à l'ASFC	6,5 \$	51,3 \$	57,8 \$	8,2 \$	0,1 \$
	Activité administrative (déclaration)	0,0003 \$	0 \$	0,0003 \$	0,0001 \$	0,000001 \$
	Sous-total	7,5 \$	51,3 \$	58,8 \$	8,4 \$	0,01 \$
Gouvernement du Canada	Agence des services frontaliers du Canada <ul style="list-style-type: none">Mise en place et mise à niveau du système de TIEssai, soutien et entretien informatique	43,4 \$	23,5 \$	66,9 \$	9,5 \$	0,1 \$
	Services partagés Canada <ul style="list-style-type: none">Mise à niveau de l'infrastructure de TI	14,3 \$	14,9 \$	29,2 \$	4,2 \$	0,06 \$
	Sécurité publique Canada <ul style="list-style-type: none">Transmission de la liste de rectification et de la liste de la LSDAPromotion de la conformité	6,0 \$	5,7 \$	11,8 \$	1,7 \$	0,02 \$
	Sous-total	63,7 \$	44,1 \$	107,9 \$	15,4 \$	0,18 \$
Coût total				166,7 \$	23,7 \$	0,3 \$
<i>Remarque : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.</i>						

Incidences qualitatives

Voyageurs aériens et Canadiens

- **Gain de temps** : Comme la majorité des correspondances potentielles seraient réglées avant l'enregistrement, les voyageurs aériens subiraient moins de retards lorsqu'ils voyagent. Avec la résolution des correspondances potentielles avant l'enregistrement et moins de perturbations dans le continuum du voyage, les passagers seraient en mesure d'effectuer leur enregistrement plus rapidement grâce aux processus d'enregistrement en libre-service.
- **Amélioration de l'expérience de voyage** : Certains voyageurs se sentiraient moins stigmatisés, car ils ne seraient plus obligés de se présenter aux comptoirs de service pour une vérification plus poussée de leur identité. Par conséquent, les voyageurs ayant des identifiants uniques approuvés bénéficieraient d'une meilleure expérience de voyage en avion. Le nombre de correspondances incorrectes serait également réduit puisque davantage de données seraient prises en compte lors du contrôle des passagers contre la liste établie en vertu de la LSDA. Cela réduirait le sentiment de stigmatisation de certains voyageurs qui ont été ciblés à tort comme étant potentiellement sur la liste établie en vertu de la LSDA.
- **Sécurité accrue** : La mise en œuvre d'un contrôle centralisé réduirait la probabilité qu'une personne inscrite sur la liste voyage en raison d'un contrôle incohérent et insuffisant effectué par les transporteurs aériens. Un contrôle uniforme et rigoureux, par le gouvernement, des manifestes de passagers contre la liste établie en vertu de la LSDA et l'identification des correspondances potentielles renforcerait la sécurité nationale en réduisant le risque d'erreurs pendant le contrôle.

Transporteurs aériens

- **Gain de temps** : On s'attend à ce que les transporteurs aériens gagnent du temps pendant le processus d'enregistrement, car il y aurait moins de vérifications d'identité aux comptoirs de service. On s'attend également à ce que les transporteurs aériens reçoivent et traitent moins de plaintes des passagers.

Small business lens

The small business lens applies as the proposed amendments impact one small business. Of the 70 commercial air carriers identified within the scope of this regulatory proposal, one meets the definition of small business as outlined in the Treasury Board Secretariat's Policy on Limiting Regulatory Burden on Business, namely, any business, whether incorporated or not, with fewer than 100 employees or between \$30,000 and \$5 million in annual gross revenues.

The average total costs (present value) for this small air carrier are estimated at \$8,553.11 (or \$1,217.77 annually). Both direct compliance and administrative costs associated with the proposed amendments have been calculated for the small business lens. The compliance activities included in the calculations are the upfront costs relating to IT testing and onboarding; training; transmission method to build; and ongoing costs of transmitting the passenger and flight data so that the air carrier has the capability to meet its information obligations.

Table 7: Small business lens

Small Business Lens Summary Quantified Costs (in 2018 Canadian Constant Dollars)	
Number of small businesses impacted	1
Number of years	2019 to 2028
Base year for costing	2019

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises s'applique, puisque les modifications proposées touchent une petite entreprise. Des 70 transporteurs aériens commerciaux ciblés dans le cadre de ce projet de règlement, un seul répond à la définition de petite entreprise telle qu'elle est énoncée dans la Politique sur la limitation du fardeau réglementaire sur les entreprises du Secrétariat du Conseil du Trésor, soit toute entreprise, incorporée ou non, qui compte moins de 100 employés ou qui génère de 30 000 \$ à 5 millions de dollars en revenus bruts par année.

Le coût moyen total (valeur actualisée) pour ce petit transporteur aérien est estimé à 8 553,11 \$ (ou 1 217,77 \$ par année). Les coûts administratifs et d'observation directs associés au règlement proposé ont été calculés selon la lentille des petites entreprises. Les activités de conformité incluses dans les calculs sont les coûts initiaux liés à des essais informatiques et de l'embarquement; de la formation; la méthode de transmission à construire; aux coûts permanents de transmission des données sur les passagers et les vols pour que le transporteur aérien puisse remplir ses obligations en matière de renseignements.

Tableau 7 : Lentille des petites entreprises

Sommaire de la lentille des petites entreprises Coûts quantifiés (en dollars canadiens constants de 2018)	
Nombre de petites entreprises touchées	1
Nombre d'années	2019 à 2028
Année de référence pour l'établissement des coûts	2019

Small Business Lens Summary Quantified Costs (in 2018 Canadian Constant Dollars)		
Compliance costs	Annualized Value	Present Value
Overall costs for the implementation of centralized screening and ongoing	\$1,217.77	\$8,553.11
Subtotal	\$1,217.77	\$8,553.11
Administrative costs	Annualized Value	Present Value
Overall administrative costs for signing and sending the confirmation that the lists have been destroyed	\$0.00	\$2.00
Subtotal	\$0.00	\$2.00
Grand total	\$1,217.77	\$8,555.11

It should be noted that there was no flexible option considered for this regulatory proposal, following a direct communication with the small business. Given that the company is already providing passenger and flight data to the CBSA for their Air programs and that the company is only operating international flights, most of the upfront costs are either not applicable or not cost-prohibitive, as the PPP would allow current transmission methods used for the CBSA Air programs to be used for its purpose. As for the ongoing costs, only the pre-check-in/72 hours transmission requirement is added to the already required transmissions for CBSA Air programs, which is again not considered to be cost prohibitive. Finally, air carriers will have a two-year period to complete the transition, which should provide sufficient time and flexibility to this small business to manage the implementation of centralized screening.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies since there is an incremental increase in the administrative burden on business, and the proposal is considered an “IN” under the rule. Under the proposed amendments, air carriers would be required to sign, file, and send a template letter to CBSA confirming that all SATA lists have been destroyed or deleted. This activity is required to demonstrate compliance. The total annualized administrative cost associated with this activity is estimated to be \$11 (in 2012 dollars) or an annualized average cost of \$0 per business. The costs are estimated using the hourly wage of an external IT consultant for air carriers using the services of third-party service providers while, for the air carriers transmitting data through MQ/Direct Connection or IAG Portal, the hourly wage of internal IT consultant has been used. It is estimated that it would take three minutes to perform these tasks. It is assumed that this activity would be conducted in 2023 once all carriers are expected to have onboarded to centralized screening.

Sommaire de la lentille des petites entreprises Coûts quantifiés (en dollars canadiens constants de 2018)		
Coûts de conformité	Valeur par année	Valeur actuelle
Coûts globaux de mise en œuvre d'un contrôle centralisé et continu	1 217,77 \$	8 553,11 \$
Sous-total	1 217,77 \$	8 553,11 \$
Coûts administratifs	Valeur par année	Valeur actuelle
Coûts administratifs globaux pour la signature et l'envoi de la confirmation que les listes ont été détruites	0,00 \$	2,00 \$
Sous-total	0,00 \$	2,00 \$
Total général	1 217,77 \$	8 555,11 \$

Il est à noter qu'aucune option souple n'a été envisagée pour ce projet de règlement, à la suite d'une communication directe avec la petite entreprise. Étant donné que l'entreprise fournit déjà des données sur les passagers et les vols à l'ASFC pour ses programmes aériens et qu'elle n'exploite que des vols internationaux, la plupart des coûts initiaux ne s'appliquent pas ou ne sont pas prohibitifs puisque le PPP permettrait d'utiliser à cette fin les méthodes de transmission utilisées actuellement pour les programmes aériens de l'ASFC. En ce qui concerne les coûts permanents, seule l'exigence de transmission préalable à l'enregistrement/72 heures est ajoutée aux transmissions déjà exigées pour les programmes aériens de l'ASFC, ce qui n'est pas considéré comme un coût prohibitif. Enfin, les transporteurs aériens disposeront d'une période de deux ans pour terminer la transition, ce qui devrait donner suffisamment de temps et de souplesse à cette petite entreprise pour gérer la mise en œuvre du contrôle centralisé.

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 la proposition est considérée comme un « ajout » en vertu de cette règle. En vertu des modifications proposées, les transporteurs aériens seraient tenus de signer, de classer et d'envoyer une lettre modèle à l'ASFC pour confirmer que toutes les listes de la LSDA ont été détruites ou supprimées. Cette activité est nécessaire afin de démontrer la conformité. Le coût administratif total annualisé associé à cette activité est estimé à 11 \$ (en dollars de 2012) ou à un coût moyen annualisé de 0 \$ par entreprise. Les coûts sont établis à partir du salaire horaire d'un consultant externe en TI pour les transporteurs aériens qui utilisent les services de fournisseurs de services tiers, tandis qu'il a été établi à partir du salaire horaire du consultant interne en TI pour les transporteurs aériens qui transmettent des données par l'entremise d'une file d'attente de messages/connexion directe ou du portail PII. On estime qu'il faudrait trois minutes pour

There is no administrative burden associated with the proposed consequential amendment to the *Designated Provisions Regulations* for businesses.

Regulatory cooperation and alignment

There are no international standards or guidelines concerning how countries should screen no-fly lists to protect national security. However, Canada's switch from decentralized screening by air carriers to centralized government-controlled screening aligns with the current "No Fly" list screening practices of other countries such as the United Kingdom, the United States (U.S.), and Australia. The proposed amendments have been developed to mirror regulatory requirements under the U.S. Secure Flight Program as per the Secure Flight regulations as much as possible⁹ to reduce the regulatory burden associated with the proposed amendments on international air carriers. International air carriers will therefore be in a position to leverage their existing functionality and technology to further reduce the potential impacts and financial costs. This is particularly true for the process associated with the electronic messages (codes) coming back from the Government that communicate to the air carriers whether the passenger can obtain a boarding pass or not and thus reducing the costs for training. In addition, air carriers are already used to providing certain passenger and flight data for the purpose of the Secure Flight Program, the same passenger and flight data that are required for the PPP.

Secure Flight is an air passenger pre-screening program, implemented in 2009, that affects flights within, into, out of, and over the United States. It matches passenger information against watch lists maintained by the U.S. federal government, prevents individuals on the No Fly List from boarding an aircraft, and subjects individuals on the Selectee List to enhanced screening to determine if they are permitted to board an aircraft.

⁹ The differences are the following: The United States is requesting passenger and flight data 72 hours before the scheduled departure time (STD), but Canada will ask for both "pre-check-in" (72 hours until check-in starts) and "at check-in" (which could be either 48 hours or 24 hours prior to the STD) data; the United States has mandated the type of travel documents for both international and domestic flights through the *Real ID Act*, which is not the case in Canada for domestic flights; and the United States screens all passengers overflying the continental United States, which is defined as the contiguous lower 48 states and does not include Alaska or Hawaii. Canada does not have this requirement.

accomplir ces tâches. Il est présumé que cette activité serait menée en 2023 lorsque l'on prévoit que tous les transporteurs auront intégré le contrôle centralisé.

Il n'y a aucun fardeau administratif associé à la modification corrélative proposée au *Règlement sur les textes désignés* pour les entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Il n'existe pas de normes ou de lignes directrices internationales sur la façon dont les pays devraient contrôler les listes d'interdiction de vol afin de protéger la sécurité nationale. Toutefois, le passage du Canada du contrôle décentralisé par les transporteurs aériens au contrôle centralisé par le gouvernement s'aligne sur les pratiques actuelles de contrôle de la liste d'interdiction de vol d'autres pays, comme le Royaume-Uni, les États-Unis et l'Australie. Les modifications proposées ont été élaborées de manière à refléter autant que possible les exigences réglementaires du programme Secure Flight des États-Unis, conformément aux règlements de Secure Flight⁹, afin de réduire le fardeau réglementaire associé aux modifications proposées pour les transporteurs aériens internationaux. Ces derniers seront ainsi en mesure d'exploiter leur fonctionnalité et leur technologie existantes pour réduire davantage les répercussions et les coûts financiers éventuels. C'est particulièrement vrai pour le processus associé aux messages électroniques (codes) renvoyés par le gouvernement qui indiquent aux transporteurs aériens si le passager peut obtenir ou non une carte d'embarquement, ce qui réduit les coûts de formation. En outre, les transporteurs aériens sont déjà habitués à fournir certaines données relatives aux passagers et aux vols aux fins du programme Secure Flight, soit les mêmes données relatives aux passagers et aux vols que celles qui sont requises pour le PPP.

Secure Flight est un programme de précontrôle des passagers aériens, mis en œuvre en 2009, qui a une incidence sur les vols à l'intérieur, à destination, en provenance et au-dessus des États-Unis. Il compare les renseignements sur les passagers aux listes de surveillance tenues par le gouvernement fédéral américain, empêche les personnes inscrites sur la liste d'interdiction de vol d'embarquer dans un aéronef et soumet les personnes inscrites sur la liste de sélection à un contrôle accru pour déterminer si elles sont autorisées à monter à bord d'un aéronef.

⁹ Voici les différences : Les États-Unis demandent des données sur les passagers et les vols 72 heures avant l'heure de départ prévue, mais le Canada les demandera à la fois avant l'enregistrement (72 heures avant le début de l'enregistrement) et au moment de l'enregistrement (qui pourrait avoir lieu 48 heures ou 24 heures avant l'heure de départ prévue); les États-Unis ont rendu obligatoire le type de documents de voyage pour les vols internationaux et intérieurs en vertu de la *Real ID Act*, ce qui n'est pas le cas au Canada pour les vols intérieurs; les États-Unis contrôlent tous les passagers qui survolent le territoire continental des États-Unis, qui est défini comme les 48 États inférieurs contigus et ne comprend pas l'Alaska ni Hawaii. Le Canada n'a pas cette exigence.

The proposed amendments are similar to U.S. requirements in that they require air carriers to transmit electronically passenger data to a government-managed centralized system prior to the check-in of the passengers and every time there are new passenger reservations and/or changes to the already provided passengers' information. An electronic response from the Government is then provided to the air carriers informing them of whether the person can obtain a boarding pass or not.

For the redress system, Canada's approach also aligns closely with the approach taken by the United States, where unique identifiers are issued to individuals with false-positive matches, as well as to any traveller who has experienced issues during their travel screening at transportation hubs (airports and train stations) or crossing U.S. borders. Similar to the U.S. system, the PPP will issue unique identifiers to all applicants.

Gender-based analysis plus

The proposed amendments will support the establishment of a centralized screening and redress system to address the issue of false-positive matches. These amendments were developed, in part, to mitigate and address potential differential or adverse impacts on a number of socio-economic groups. Gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified with the transfer of the screening process from the air carriers to the Government as well as with the establishment of a redress program.

Age: [Children] Under the current PPP, parents whose children's names are the same as or similar to someone on the SATA List are not able to check in their children for flights online or at a self-service kiosk and, at times, have been required to provide additional identification or have been subject to additional questioning to confirm that their child is not a SATA-listed individual. Although it is reasonable to assume that an adult with the same or similar name as a listed individual could be a potential match, it is unreasonable to assume that a young child with the same or similar name as a listed individual could be a potential match. The current program has thus resulted in a negative impact on some children and their parents.

Without having access to data on DOB for domestic flight reservations, and with the current processes in place where only the name of the passenger is screened against the SATA List prior to check-in, it is not possible for air

Les modifications proposées sont semblables aux exigences américaines en ce sens qu'elles exigent des transporteurs aériens qu'ils transmettent électroniquement les données sur les passagers à un système centralisé géré par le gouvernement avant l'enregistrement des passagers et chaque fois qu'il y a de nouvelles réservations ou des changements aux renseignements déjà fournis sur les passagers. Une réponse électronique du gouvernement est ensuite fournie aux transporteurs aériens pour leur indiquer si la personne peut obtenir une carte d'embarquement ou non.

En ce qui concerne le système de rectification, l'approche du Canada s'aligne également sur l'approche adoptée par les États-Unis, où des identificateurs uniques sont délivrés aux personnes dont la correspondance est faussement positive, ainsi qu'à tout voyageur qui a eu des problèmes au cours du contrôle de ses déplacements aux plaques tournantes du transport (aéroports et gares) ou qui traverse les frontières américaines. À l'instar du système américain, le PPP délivrera des identifiants uniques à tous les demandeurs.

Analyse comparative entre les sexes plus

Les modifications proposées appuieront l'établissement d'un système centralisé de contrôle et de rectification pour régler le problème des correspondances faussement positives. Ces modifications ont été élaborées, en partie, afin d'atténuer et de traiter les répercussions différentielles ou négatives possibles sur un certain nombre de groupes socio-économiques. Des répercussions relatives à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) ont été soulevées en ce qui a trait au transfert du processus de contrôle des transporteurs aériens au gouvernement ainsi qu'à l'établissement d'un programme de rectification.

Âge : [Enfants] Dans le cadre du PPP actuel, les parents ayant un enfant qui porte un nom identique ou similaire à celui d'une personne figurant sur la liste établie en vertu de la LSDA ne sont pas en mesure d'enregistrer leur enfant pour des vols en ligne ou à un kiosque libre-service et, parfois, ont été tenus de fournir des pièces d'identité supplémentaires ou ont été soumis à des questions supplémentaires pour confirmer que leur enfant n'est pas une personne inscrite sur la liste établie en vertu de la LSDA. Bien qu'il soit raisonnable de supposer qu'un adulte portant le même nom ou un nom semblable à celui d'une personne inscrite sur la liste pourrait bel et bien être la personne inscrite sur la liste, il n'est pas raisonnable de supposer qu'un jeune enfant portant le même nom ou un nom semblable pourrait être cette personne. Le programme actuel a donc eu une incidence négative sur certains enfants et sur leurs parents.

Sans avoir accès aux données sur la DDN pour les réservations de vols intérieurs, et avec les processus actuels en place où seul le nom du passager est contrôlé contre la liste établie en vertu de la LSDA avant l'enregistrement, il

carriers to determine in advance of the passenger arriving in person at the air carrier counter if that passenger is an adult or a child. The proposed amendments would require air carriers to collect DOB, as well as other passenger data, for domestic and international flights in an effort to limit the chances of false-positive matches for children, as well as for adults. It is however possible that older children with the same or similar name as a listed individual could also have the same or similar DOB as a listed individual, in which case false-positive matches for certain older children could still occur given that there is some discretion exercised by air carrier agents when verifying the identity of passengers who appear to be 18 years of age or older, as provided in the proposed Regulations. This could negatively impact certain older children, particularly if combined with other factors such as names of SATA listed individuals that are common to particular races or ethnicities.

As mitigation, the redress system will allow parents who obtained a unique identifier for their child to provide it at the time of booking. This would help to avoid confusion regarding the identity of their children and that of individuals with the same or similar names and DOBs on the SATA List and would therefore facilitate travel.

[Seniors] Some seniors may encounter difficulties with submitting an online request for a unique identifier, as a basic degree of technical knowledge and connectivity will be required. As a mitigation measure, individuals will also have the option to submit the application via mail, at their own cost.

Race/ethnicity: Identification of a traveller against the SATA List will be done through a centralized government IM/IT system, limiting any potential unconscious bias associated with human screening and inconsistent screening methods among different air carriers. The centralized government IM/IT system will involve the screening of names through a name-matching algorithm, which may still result in a disproportionate number of false-positive matches that may disproportionately impact members of certain racial/ethnic groups who in turn disproportionately experience more delays at airports when compared to other travellers. As mitigation, the use of a unique identifier will help to decrease false-positive matches associated with screening names through a name-matching algorithm.

n'est pas possible pour les transporteurs aériens de déterminer à l'avance si le passager est un adulte ou un enfant avant son arrivée en personne au comptoir du transporteur aérien. Les modifications proposées exigeraient des transporteurs aériens qu'ils recueillent des données sur la DDN, ainsi que d'autres données sur les passagers, pour les vols intérieurs et internationaux afin de limiter les risques de correspondances faussement positives pour les enfants, ainsi que pour les adultes. Il est toutefois possible que des enfants plus âgés portant le même nom ou un nom semblable à celui d'une personne inscrite sur la liste puissent aussi avoir la même DDN ou une DDN semblable à celle d'une personne inscrite sur la liste, auquel cas une correspondance faussement positive pour certains enfants plus âgés pourrait quand même se produire étant donné que les agents des transporteurs aériens exercent une certaine discrétion dans la vérification de l'identité des passagers qui semblent être âgés de 18 ans ou plus, comme le prévoit la réglementation proposée. Cela pourrait avoir une incidence négative sur certains enfants plus âgés, en particulier lorsque combiné avec d'autres facteurs tels que les noms de personnes figurant sur la liste établie en vertu de la LSDA qui sont communs à des races ou à des ethnicités particulières.

Comme mesure d'atténuation, le système de rectification permettra aux parents qui ont obtenu un identifiant unique pour leur enfant de le fournir au moment de la réservation. Cela aiderait à atténuer la confusion entre l'identité de leur enfant et celle de la personne dont le nom et la date de naissance sont identiques ou similaires et qui figurent sur la liste, ce qui faciliterait les déplacements.

[Personnes âgées] Certaines personnes âgées peuvent avoir de la difficulté à présenter une demande en ligne pour obtenir un identifiant unique, car un niveau de connaissance technique de base et une connectivité seront requis. À titre de mesure d'atténuation, les particuliers auront également la possibilité de présenter leur demande par la poste, à leurs propres frais.

Race/ethnicité : L'identification d'un voyageur inscrit sur la liste établie en vertu de la LSDA se fera au moyen d'un système centralisé de GI-TI du gouvernement, ce qui limitera tout préjugé inconscient potentiel associé au contrôle humain et aux méthodes de contrôle incohérentes entre différents transporteurs aériens. Le système centralisé de GI-TI du gouvernement comprendra le contrôle des noms au moyen d'un algorithme de correspondance des noms, ce qui peut encore entraîner un nombre disproportionné de correspondances faussement positives, et ainsi avoir une incidence disproportionnée sur les membres de certains groupes raciaux ou ethniques qui, en retour, subissent plus de retards aux aéroports que d'autres voyageurs. Comme mesure d'atténuation, l'utilisation d'un identifiant unique aidera à réduire les correspondances faussement positives associées au contrôle des noms au moyen d'un algorithme de correspondance des noms.

Gender: Although gender identification will be required to support the centralized system, air carriers will no longer be required to ensure that the gender of the passenger matches what is stated on their identification document presented at the boarding gate. At the time of the booking, members of the LGBTQ2 community will be able to select a gender-neutral option (non-binary).

Remote communities and low-income individuals: Individuals with low income or members of remote communities, such as northern communities, may have difficulties accessing the Internet to acquire information on the redress system or to submit an online application. As a mitigation measure, individuals will also have the option to submit the application via mail, at their own cost.

In northern Indigenous communities, it may be more difficult to obtain a government-issued photo ID due to the prohibitive costs associated with obtaining the photo and/or from having to travel to a less remote location to obtain such a photo. To mitigate this circumstance, the Regulations will continue to permit individuals travelling domestically to provide two valid pieces of identification issued by a government authority, with at least one that indicates the passenger's full name, DOB and gender. Guidance will be provided to air carriers to assist in determining pieces of identification issued by a government authority that are acceptable.

Privacy impacts

Under SATA, as amended by Bill C-59, PS, the CBSA and TC must destroy the personal data collected under the proposed amendments after seven days. PS officials have completed a privacy impact assessment (PIA) for the implementation of the enhanced PPP model. Following full implementation of this initiative, the PIA will be available upon request.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

There are two coming-into-force provisions in the proposed amendments:

- The provisions pertaining to the type of identification documents that can be presented at boarding gates for domestic or international flights, including the process air carriers must follow for the verification of identity at the boarding gate, will come into force upon registration.

Genre : Bien que l'identification du genre soit nécessaire pour appuyer le système centralisé, les transporteurs aériens ne seront plus tenus de s'assurer que le genre du passager correspond à ce qui est indiqué sur leur document d'identification présenté à la porte d'embarquement. Au moment de la réservation, les membres de la communauté LGBTQ2 pourront choisir une option non genrée (non binaire).

Collectivités éloignées et personnes à faible revenu : Les personnes à faible revenu ou les membres de collectivités éloignées, comme les collectivités nordiques, peuvent avoir de la difficulté à accéder à Internet pour obtenir des renseignements sur le système de rectification ou pour présenter une demande en ligne. À titre de mesure d'atténuation, les particuliers auront également la possibilité de présenter leur demande par la poste, à leurs propres frais.

Dans les collectivités autochtones du Nord, il peut être plus difficile d'obtenir une pièce d'identité avec photo délivrée par le gouvernement en raison des coûts prohibitifs associés à l'obtention de la photo ou à la nécessité de se rendre dans un endroit moins éloigné pour obtenir une telle photo. Pour atténuer cette situation, le Règlement continuera de permettre aux personnes qui voyagent au Canada de fournir deux pièces d'identité valides délivrées par une autorité gouvernementale, dont au moins une qui indique le nom complet, la DDN et le genre du passager. Des directives seront fournies aux transporteurs aériens pour les aider à déterminer les pièces d'identité acceptables délivrées par une autorité gouvernementale.

Répercussions sur la protection des renseignements personnels

En vertu de la LSDA, telle qu'elle est modifiée par le projet de loi C-59, SP, l'ASFC et TC doivent détruire les renseignements personnels recueillis en vertu des modifications proposées dans les sept jours suivant leur obtention. Les représentants de SP ont réalisé une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée (EFPV) pour la mise en œuvre du modèle PPP amélioré. À la suite de la mise en œuvre complète de cette initiative, l'EFPV sera disponible sur demande.

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

Mise en œuvre

Les modifications proposées comportent deux dispositions d'entrée en vigueur :

- Les dispositions relatives au type de documents d'identité qui peut être présenté à la porte d'embarquement pour les vols intérieurs ou internationaux, y compris le processus que les transporteurs aériens doivent suivre pour vérifier l'identité à la porte d'embarquement, entreront en vigueur dès l'enregistrement.

- The remaining provisions come into force on the day on which subsection 173(1) of the *National Security Act, 2017*, chapter 13 of the *Statutes of Canada* (2019) comes into force. The coming-into-force date of these legislative provisions will be set by order in council in the future. Currently, the anticipated targeted time frame for this is late 2020. This includes all the provisions pertaining to the authority for implementation of centralized screening (i.e. the prescribed information, time and manner; the process to follow for centralized screening; the procedures for failure of the electronic communications system; and the repealing of current requirements for air carriers with respect to the SATA List).

Implementation phases associated with the coming into force of the centralized screening provisions

The first phase of implementation will begin following the rollout of the PPP component on the CBSA IT platform and upgrading of the necessary systems. It is anticipated that the current version would be completed in 2020 (this is the target timeline). The implementation phase will start with the operational testing for each air carrier of the capabilities to interact with the CBSA. Once testing is complete, air carriers will obtain their certification from the CBSA.

Examples of conditions to be met to be considered “certified” are

- (i) Establishment of data transmission connections between the air carrier and the CBSA;
- (ii) Test ability for the air carrier to send passenger and flight data (prior to check-in [72 hours before the scheduled flight departure], at check-in and for all updates of data elements if they change until flight departure) to the CBSA;
- (iii) Test ability for the air carrier to receive and process the PPP inhibit/cleared results within interactive board/no-board messages (results from the CBSA conducting the screening against the operational SATA and Redress Lists);
- (iv) Test ability for the air carrier to receive and process the updated PPP inhibit/cleared result within an unsolicited board/no-board message (updated direction from the TC PPPOC), and the ability for the air carrier to respond to the CBSA with an acknowledgement that it received the message that all passengers are cleared or that a match was found (resulting in operational directions to deny transportation or conduct additional screening); and
- (v) Test ability for the air carrier to submit the four flight update notifications message (close-out, cancellation reservation, reduction in party, and cancelled flight).

- Les autres dispositions entrent en vigueur à la date d’entrée en vigueur du paragraphe 173(1) de la *Loi de 2017 sur la sécurité nationale*, chapitre 13 des *Lois du Canada* (2019). La date d’entrée en vigueur de ces dispositions législatives sera fixée par décret à une date ultérieure. À l’heure actuelle, l’échéancier prévu est à la fin de 2020. Cela comprend toutes les dispositions relatives à l’autorisation de mettre en œuvre le contrôle centralisé (c’est-à-dire les renseignements, les modalités et les délais visés; le processus à suivre pour le contrôle centralisé; les procédures en cas de défaillance du système de communication électronique; l’abrogation des exigences actuelles des transporteurs aériens en ce qui concerne la liste établie en vertu de la LSDA).

Étapes de mise en œuvre associées à l’entrée en vigueur des dispositions sur le contrôle centralisé

La première phase de mise en œuvre commencera après la mise en place du volet du PPP sur la plateforme de TI de l’ASFC et la mise à niveau des systèmes nécessaires. On s’attend à ce que la version actuelle soit terminée en 2020 (il s’agit de l’échéance cible). La phase de mise en œuvre commencera par la mise à l’essai opérationnelle, pour chaque transporteur aérien, des capacités d’interaction avec l’ASFC. Une fois les essais terminés, les transporteurs aériens obtiendront leur certification de l’ASFC.

Des exemples de conditions à remplir pour être considéré comme « certifié » suivent :

- (i) Établissement de connexions de transmission de données entre le transporteur aérien et l’ASFC.
- (ii) Capacité du transporteur aérien d’envoyer à l’ASFC les données sur les passagers et le vol (avant l’enregistrement [72 heures avant le départ prévu du vol], à l’enregistrement et à toutes les mises à jour des éléments de données s’ils changent avant le départ du vol).
- (iii) Capacité pour le transporteur aérien de recevoir et de traiter les résultats « interdiction/autorisation » du PPP dans des messages interactifs d’embarquement ou de non-embarquement (résultats de l’ASFC effectuant le contrôle contre les listes opérationnelles de rectification et en vertu de la LSDA).
- (iv) Capacité du transporteur aérien de recevoir et de traiter le résultat mis à jour « interdiction/autorisation » du PPP dans un message non sollicité d’embarquement ou de non-embarquement (directive mise à jour du COPPP de TC), puis de répondre en accusant réception à l’ASFC du message selon lequel tous les passagers sont autorisés ou qu’une correspondance a été trouvée (résultant en des directives opérationnelles du refus de transport ou d’un contrôle supplémentaire requis).
- (v) Capacité pour le transporteur aérien de soumettre les quatre messages d’avis de mise à jour de vol (fermeture, annulation de réservation, réduction du nombre de passagers et vol annulé).

During the operational testing period, air carriers will continue to match passenger data against the SATA List under current procedures and will remain responsible for identifying possible matches as a result of their own SATA List matching determination.

The implementation of the PPP component on the CBSA IT platform and on that of air carriers is separated into three phases:¹⁰

- Phase 1 (2021) — Top 12 carriers with highest passenger volume;
- Phase 2 (end of 2021) — 84¹¹ carriers that are already transmitting flight data to the CBSA for their air programs; and
- Phase 3 (2022) — 18 carriers that have not transmitted flight data to the CBSA (need to develop connectivity and systems).

It should be noted that by 2023, it is anticipated that all air carriers will have to permanently remove all versions of the SATA List as well as any information respecting listed persons from any system and any electronic communications system they use to comply with the Regulations, and must permanently destroy any document or record containing information respecting listed persons that is in their control.

Compliance and enforcement

TC is responsible for monitoring air carrier compliance with SATA and the Regulations. TC will continue to include planned inspection activities in its national inspection program using a risk-based approach, in addition to ensuring continuous air carrier compliance from the PPPOC. On-site planned inspections that are conducted by TC inspectors will include inspection activities related to airline procedures, training provided to the employees of the carriers, and on regulatory elements that affect the airport activities (e.g. verification of identification documents at boarding gates). The PPPOC will be responsible for ensuring air carriers' compliance with the obligations to provide the prescribed information at the prescribed times.

PPPOC will also ensure air carriers' compliance during planned or unplanned outage situations. It may also assign tasks or follow-ups to be carried out by TC

Pendant la période d'essai opérationnel, les transporteurs aériens continueront de comparer les données sur les passagers à la liste établie en vertu de la LSDA en application des procédures actuelles et demeureront responsables de cibler les correspondances possibles à la suite de leur propre détermination des correspondances avec la liste établie en vertu de la LSDA.

La mise en œuvre de la composante du PPP sur la plateforme de TI de l'ASFC et sur celle des transporteurs aériens se divise en trois phases¹⁰ :

- Phase 1 (2021) — Les 12 principaux transporteurs ayant le plus grand nombre de passagers.
- Phase 2 (fin 2021) — 84¹¹ transporteurs qui transmettent déjà des données de vol à l'ASFC pour leurs programmes aériens.
- Phase 3 (2022) — 18 transporteurs qui n'ont pas transmis de données de vol à l'ASFC (nécessité de développer la connectivité et les systèmes).

Il est à noter que d'ici 2023, il est prévu que tous les transporteurs aériens devront retirer de façon permanente toutes les versions de la liste établie en vertu de la LSDA ainsi que tout renseignement concernant les personnes inscrites de tout système et de tout système de communication électronique qu'ils utilisent pour se conformer au Règlement, et qu'ils devront détruire définitivement tout document ou dossier contenant des renseignements concernant les personnes inscrites qui est sous leur contrôle.

Conformité et application

TC est chargé de surveiller la conformité des transporteurs aériens à la LSDA et au Règlement. TC continuera d'inclure les activités d'inspection prévues dans son programme national d'inspection selon une approche axée sur les risques, en plus d'assurer la conformité continue des transporteurs aériens à partir du COPPP. Les inspections planifiées sur place effectuées par les inspecteurs de TC comprendront des activités d'inspection liées aux procédures des compagnies aériennes, à la formation offerte aux employés des transporteurs et aux éléments réglementaires qui touchent les activités de l'aéroport (par exemple la vérification des documents d'identité aux portes d'embarquement). Le COPPP sera chargé de faire en sorte que les transporteurs aériens se conforment à l'obligation de fournir les renseignements visés dans les modalités de temps.

Le COPPP fera également en sorte que les transporteurs aériens se conforment aux exigences en cas de panne planifiée ou imprévue. Il peut également assigner des tâches

¹⁰ This will be dependent on carrier schedules as well as system readiness.

¹¹ For the CBA, it is 40 air carriers for this onboarding phase.

¹⁰ Cela dépendra des horaires des transporteurs ainsi que de l'état de préparation du système.

¹¹ Pour l'ACA, il s'agit de 40 transporteurs pour cette phase de mise en œuvre.

inspectors in the various Canadian airports and internationally when a more detailed investigation will be necessary (e.g. non-compliance with a direction issued by the Minister of Public Security).

There are varying levels of enforcement action that could be taken, depending on the severity and frequency of non-compliance. For example, a TC inspector may issue a written warning or an administrative monetary penalty to promote compliance.

In addition, if the Minister of Transport is of the opinion that an air carrier has failed to comply with any provision of SATA, the Regulations, or a directive issued under SATA, the Minister can make orders respecting

- the movement of aircraft or persons at aerodromes or other aviation facilities; and
- the diversion of aircraft to alternate landing sites.

Finally, criminal proceedings can also be initiated for contravention of certain provisions of SATA.

Contact

Lesley Soper
Passenger Protect Program Project Executive
340 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 0P8
Email: ps.ppp-ppp.sp@canada.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 32 of the *Secure Air Travel Act*^a and subsections 4.71(1)^b and 7.6(1)^c of the *Aeronautics Act*^d, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Secure Air Travel Regulations and the Designated Provisions Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be

^a S.C. 2015, c. 20, s. 11

^b S.C. 2004, c. 15, s. 5

^c S.C. 2015, c. 20, s. 12

^d R.S., c. A-2

ou des suivis à effectuer par les inspecteurs de TC dans les divers aéroports canadiens et à l'étranger lorsqu'une enquête plus détaillée s'avère nécessaire (par exemple non-conformité à une directive émise par le ministre de la Sécurité publique).

Les mesures d'application de la loi qui pourraient être prises varient en fonction de la gravité et de la fréquence des cas de non-conformité. Par exemple, un inspecteur de TC peut émettre un avertissement écrit ou une sanction administrative pécuniaire pour favoriser la conformité.

De plus, si le ministre des Transports est d'avis qu'un transporteur aérien ne s'est pas conformé à une disposition de la LSDA, du Règlement ou d'une directive émise en vertu de la LSDA, il peut rendre des ordonnances concernant :

- le déplacement des personnes ou le mouvement des aéronefs dans les aéroports ou autres installations aéronautiques;
- le détournement d'aéronefs vers un lieu d'atterrissage déterminé.

Enfin, des poursuites pénales peuvent également être engagées pour violation de certaines dispositions de la LSDA.

Personne-ressource

Lesley Soper
Chef de projet, Programme de protection des passagers
340, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0P8
Courriel : ps.ppp-ppp.sp@canada.ca

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 32 de la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens*^a et des paragraphes 4.71(1)^b et 7.6(1)^c de la *Loi sur l'aéronautique*^d, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté des déplacements aériens et le Règlement sur les textes désignés*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à

^a L.C. 2015, ch. 20, art. 11

^b L.C. 2004, ch. 15, art. 5

^c L.C. 2015, ch. 20, art. 12

^d L.R., ch. A-2

addressed to Lesley Soper, Passenger Protect Program Project Executive, Department of Public Safety and Emergency Preparedness, 340 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0P8 (email: ps.ppp-ppp.sp@canada.ca).

Ottawa, July 15, 2019

Julie Adair
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Secure Air Travel Regulations and the Designated Provisions Regulations

Secure Air Travel Act

Secure Air Travel Regulations

1 (1) Section 1 of the *Secure Air Travel Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

domestic flight means a domestic flight referred in section 2. (*vol intérieur*)

international flight means an international flight referred to in section 2. (*vol international*)

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

unique identifier means the unique identifier referred to in section 10.1 of the Act that is issued to a person to assist with the verification of their identity before a flight. (*identifiant unique*)

2 The Regulations are amended by adding the following after section 1:

Prescribed Person

Assistance to Minister

1.1 For the purposes of paragraph 10(f) of the Act, the Minister of Foreign Affairs is a prescribed person.

Lesley Soper, chef de projet, Programme de protection des passagers, ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, 340, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0P8 (courriel : ps.ppp-ppp.sp@canada.ca).

Ottawa, le 15 juillet 2019

La greffière adjointe du Conseil privé
Julie Adair

Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté des déplacements aériens et le Règlement sur les textes désignés

Loi sur la sûreté des déplacements aériens

Règlement sur la sûreté des déplacements aériens

1 (1) L'article 1 du *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

vol intérieur Vol intérieur visé à l'article 2. (*domestic flight*)

vol international Vol international visé à l'article 2. (*international flight*)

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

identifiant unique L'identifiant unique visé à l'article 10.1 de la Loi qui est attribué à une personne pour faciliter la vérification de son identité avant un vol. (*unique identifier*)

2 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :

Personne visée

Aide au ministre

1.1 Pour l'application de l'alinéa 10f) de la Loi, le ministre des Affaires étrangères est une personne visée.

¹ SOR/2015-181

¹ DORS/2015-181

3 (1) The portion of section 2 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Application

2 Sections 3 to 15 apply in respect of the following passenger-carrying flights — or in respect of air carriers conducting such flights — if the passengers, the property in the possession or control of the passengers and the belongings or baggage that the passengers give to the air carrier for transport are subject to screening that is carried out — in Canada, under the *Aeronautics Act* or, in another country, by the person or entity responsible for the screening of such persons, property and belongings or baggage — before boarding:

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

Application

2 Sections 2.1 to 11 apply in respect of the following passenger-carrying flights — or in respect of air carriers conducting such flights — if the passengers, the property in the possession or control of the passengers and the belongings or baggage that the passengers give to the air carrier for transport are subject to screening that is carried out — in Canada, under the *Aeronautics Act* or, in another country, by the person or entity responsible for the screening of such persons, property and belongings or baggage — before boarding:

4 The Regulations are amended by adding the following after section 2:

Information Collected by Air Carrier

Collection of information

2.1 (1) An air carrier must, no later than 72 hours before the scheduled time of departure of a domestic or international flight, collect the following information about each person who is expected to be on board an aircraft for a domestic or international flight:

- (a) their surname, first name and any middle names;
- (b) their date of birth;
- (c) their gender; and
- (d) their unique identifier, if they have one and have disclosed it to the air carrier.

Duty to retain information

(2) The air carrier must retain the information as long as is necessary to comply with its obligations under subsection 6(2) of the Act.

3 (1) Le passage de l'article 2 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Application

2 Les articles 3 à 15 s'appliquent à l'égard des vols ci-après — ou à l'égard des transporteurs aériens exploitant de tels vols — dont les passagers, les biens en leur possession ou sous leur contrôle ou les effets personnels ou les bagages qu'ils confient au transporteur aérien en vue de leur transport, font l'objet d'un contrôle effectué au Canada, sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*, ou, dans un autre pays, par la personne ou l'organisme qui est responsable du contrôle de telles personnes et de tels biens et effets personnels ou bagages, avant l'embarquement :

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

Application

2 Les articles 2.1 à 11 s'appliquent à l'égard des vols ci-après — ou à l'égard des transporteurs aériens exploitant de tels vols — dont les passagers, les biens en leur possession ou sous leur contrôle ou les effets personnels ou les bagages qu'ils confient au transporteur aérien en vue de leur transport, font l'objet d'un contrôle effectué au Canada, sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*, ou, dans un autre pays, par la personne ou l'organisme qui est responsable du contrôle de telles personnes et de tels biens et effets personnels ou bagages, avant l'embarquement :

4 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

Renseignements recueillis par le transporteur aérien

Collecte de renseignements

2.1 (1) Le transporteur aérien recueille, relativement à toute personne qui sera vraisemblablement à bord d'un aéronef pour un vol intérieur ou international, au plus tard soixante-douze heures avant l'heure prévue du départ d'un vol intérieur ou international, les renseignements suivants :

- a) ses nom et prénoms;
- b) sa date de naissance;
- c) son genre;
- d) son identifiant unique, si elle en a un et qu'elle le communique au transporteur aérien.

Devoir de conservation

(2) Le transporteur aérien conserve les renseignements aussi longtemps que nécessaire pour se conformer aux obligations prévues au paragraphe 6(2) de la Loi.

Information Provided to Minister

Prescribed flight

2.2 For the purposes of subsections 6(2) and (4) of the Act, a domestic or international flight is a prescribed flight.

Prescribed information

2.3 For the purposes of paragraph 6(2)(d) of the Act, the prescribed information is, in respect of each person referred to in subsection 6(2) of the Act,

- (a) their citizenship or nationality;
- (b) the number and expiry date of their passport and the name of the country or entity that issued it or the number and expiry date of their permanent resident card issued by Canada or the United States;
- (c) their unique identifier, if they have one;
- (d) their reservation record locator number;
- (e) the unique passenger reference that is assigned to them by the air carrier;
- (f) the flight code that identifies the air carrier and the flight number;
- (g) in respect of a person who is expected to be on board the aircraft, the scheduled date, time and place of departure of the aircraft;
- (h) in respect of a person who is on board the aircraft, the date, time and place of departure of the aircraft; and
- (i) the scheduled date, time and place of arrival of the aircraft.

Prescribed times — person expected on board

2.4 (1) For the purposes of subsection 6(2) of the Act, the times at which the information — other than information referred to in paragraph 2.3(h) of these Regulations — must be provided in respect of each person who is expected to be on board the aircraft are

- (a) 72 hours before the flight's scheduled time of departure or, for reservations that are made after that time, the time at which the reservation is made;
- (b) the time at which the person checks-in for the flight; and
- (c) in respect of any change to the information that occurs after it has already been provided to the Minister, as soon as feasible after the air carrier makes or becomes aware of the change.

Renseignements fournis au ministre

Vols visés

2.2 Pour l'application des paragraphes 6(2) et (4) de la Loi, sont visés les vols intérieurs et internationaux.

Renseignements visés

2.3 Pour l'application de l'alinéa 6(2)d) de la Loi, les renseignements visés, relativement à toute personne visée au paragraphe 6(2) de la Loi, sont les suivants :

- a) sa citoyenneté ou sa nationalité;
- b) les numéro et date d'expiration de son passeport et le nom du pays ou de l'entité l'ayant délivré, ou les numéro et date d'expiration de sa carte de résident permanent du Canada ou des États-Unis;
- c) son identifiant unique, si elle en a un;
- d) le numéro de son dossier de réservation;
- e) la référence unique du passager attribuée par le transporteur aérien;
- f) le code de vol identifiant le transporteur aérien et le numéro de vol;
- g) relativement à toute personne qui sera vraisemblablement à bord de l'aéronef, la date, l'heure et le lieu prévus du départ de l'aéronef;
- h) relativement à toute personne qui est à bord de l'aéronef, la date, l'heure et le lieu du départ de l'aéronef;
- i) la date, l'heure et le lieu prévus de l'arrivée de l'aéronef.

Modalités de temps — personne qui sera à bord

2.4 (1) Pour l'application du paragraphe 6(2) de la Loi, les renseignements visés, autres que ceux visés à l'alinéa 2.3h) du présent règlement, relativement à toute personne qui sera vraisemblablement à bord de l'aéronef sont fournis :

- a) soixante-douze heures avant l'heure prévue du départ du vol ou, en cas de réservation effectuée par la suite, au moment de la réservation;
- b) au moment de l'enregistrement pour le vol;
- c) relativement à tout changement apporté aux renseignements déjà fournis au ministre, dès que possible après que le transporteur aérien apporte le changement ou en prend connaissance.

Prescribed time — person on board

(2) For the purposes of subsection 6(2) of the Act, the time within which information referred to in paragraphs 2.3(d) to (f), (h) and (i) of these Regulations must be provided in respect of each person who is on board the aircraft is no later than 30 minutes after the time of departure of the aircraft.

Cancelled reservation

(3) An air carrier must, no later than 30 minutes after the cancellation of a flight reservation of a person about whom information has been provided to the Minister under subsection 6(2) of the Act, inform the Minister of the cancellation.

Flight cancellation

(4) An air carrier must, no later than 30 minutes after the cancellation of a flight for which information has been provided to the Minister under subsection 6(2) of the Act, inform the Minister of the cancellation.

Prescribed manner — electronic communications

2.5 (1) For the purposes of subsection 6(2) of the Act, the information must be provided to the Minister by means of an electronic communications system that is compatible with the Minister's electronic communications system and that is able to

(a) receive and acknowledge receipt of information disclosed by the Minister or the Minister of Transport; and

(b) receive directions made by the Minister under section 9 of the Act.

Manner of informing — cancellations

(2) An air carrier that is required to inform the Minister of a cancellation under subsection 2.4(3) or (4) must do so by means of the system referred to in subsection (1) that it uses to provide information to the Minister.

Listed Persons

Listed person

2.6 (1) This section applies if, before a person has obtained a boarding pass for a domestic or international flight, the Minister informs the air carrier that information referred to in paragraphs 6(2)(a) to (c) of the Act and paragraphs 2.3(a) to (c) of these Regulations that the air carrier has provided under subsection 6(2) of the Act about the person is the same as the information of a listed person.

Self-service machine or Internet

(2) The air carrier must ensure that the person cannot obtain a boarding pass for the flight in question at a self-service machine or from the Internet.

Modalités de temps — personne à bord

(2) Pour l'application du paragraphe 6(2) de la Loi, les renseignements visés aux alinéas 2.3d) à f), h) et i) du présent règlement relativement à toute personne qui est à bord de l'aéronef sont également fournis au plus tard trente minutes après l'heure du départ de l'aéronef.

Annulation de réservation

(3) Le transporteur aérien avise le ministre de l'annulation de la réservation de la personne concernant laquelle les renseignements ont été fournis au ministre en application du paragraphe 6(2) au plus tard trente minutes après l'annulation.

Annulation de vol

(4) Le transporteur aérien avise le ministre de l'annulation du vol pour lequel les renseignements ont été fournis au ministre en application du paragraphe 6(2) de la Loi au plus tard trente minutes après l'annulation.

Modalités — communication électronique

2.5 (1) Pour l'application du paragraphe 6(2) de la Loi, les renseignements sont fournis au ministre au moyen d'un système de communication électronique qui est compatible avec le système de communication électronique utilisé par le ministre et qui permet :

a) de recevoir les renseignements communiqués par le ministre ou le ministre des Transports et d'en accuser réception;

b) de recevoir les directives données par le ministre en vertu de l'article 9 de la Loi.

Manière d'aviser — annulation

(2) Le transporteur aérien qui, aux termes des paragraphes 2.4(3) ou (4), doit aviser le ministre d'une annulation le fait au moyen du système visé au paragraphe (1) qu'il utilise pour fournir des renseignements au ministre.

Personnes inscrites

Personne inscrite

2.6 (1) Le présent article s'applique si, avant qu'une personne n'obtienne une carte d'embarquement pour un vol intérieur ou international, le ministre informe le transporteur aérien que des renseignements visés aux alinéas 6(2)a) à c) de la Loi et aux alinéas 2.3a) à c) du présent règlement que le transporteur aérien a fournis en application du paragraphe 6(2) de la Loi relativement à la personne correspondent à ceux d'une personne inscrite.

Borne libre-service ou Internet

(2) Le transporteur aérien ne peut permettre à la personne en cause d'obtenir une carte d'embarquement pour le vol en question à partir d'une borne libre-service ou d'Internet.

Verification of identity

(3) If the person presents themselves at the air carrier's check-in desk to obtain a boarding pass for the flight in question, the air carrier, before providing information about the person to the Minister in accordance with paragraph 2.4(1)(b), must verify the person's identity using a piece of identification that is acceptable under subsection 3(1) or section 4, as the case may be, and must compare

(a) the information on the identification with the information in the person's reservation record; and

(b) if the person presents a piece of photo identification, the person's entire face with the face displayed in the photograph.

Information discrepancy

(4) If the comparison reveals a discrepancy between the information on the person's identification and the information in their reservation record, the air carrier must not issue a boarding pass to the person pending a response from the Minister to the information that has been provided in accordance with paragraph 2.4(1)(b) or (c), as the case may be.

Duty to refuse boarding pass

(5) The air carrier must not, in either of the following circumstances, issue a boarding pass to the person unless the air carrier has contacted the Minister of Transport by telephone and been informed that a direction will not be made under subsection 9(1) of the Act — other than under paragraph 9(1)(b) — in respect of the person:

(a) the comparison performed under paragraph (3)(a) does not reveal a discrepancy between the information on the person's identification and the information in the reservation record;

(b) the comparison performed under paragraph (3)(a) reveals a discrepancy between the information on the person's identification and the information in the reservation record and the Minister, in response to the information provided by the air carrier in that regard, informs the air carrier that information referred to in paragraphs 6(2)(a) to (c) of the Act and paragraphs 2.3(a) to (c) of these Regulations is still the same as that of a listed person.

Contact information — paragraph 9(1)(a) of Act

2.7 If a direction is made by the Minister under paragraph 9(1)(a) of the Act in respect of a listed person, the Minister of Transport must provide the air carrier with contact information for the administrative recourse office

Vérification de l'identité

(3) Si la personne en cause se présente au comptoir d'enregistrement du transporteur aérien pour obtenir une carte d'embarquement pour le vol en question, ce dernier, avant de fournir au ministre les renseignements relativement à la personne conformément à l'alinéa 2.4(1)b), vérifie son identité au moyen de toute pièce d'identité qui est acceptable au titre du paragraphe 3(1) ou de l'article 4, selon le cas, et compare :

a) les renseignements figurant sur la pièce d'identité de la personne avec les renseignements figurant dans son dossier de réservation;

b) si elle présente une pièce d'identité avec photo, son visage en entier avec le visage apparaissant sur la photo.

Divergence — renseignements

(4) Si la comparaison révèle une divergence entre les renseignements figurant sur la pièce d'identité et ceux figurant dans le dossier de réservation, le transporteur aérien ne peut remettre de carte d'embarquement à la personne en cause tant qu'il n'a pas reçu de réponse du ministre à l'égard des renseignements fournis conformément aux alinéas 2.4(1)b) ou c), selon le cas.

Obligation de ne pas remettre une carte d'embarquement

(5) Le transporteur aérien ne remet de carte d'embarquement à la personne, dans l'une ou l'autre des circonstances suivantes, que s'il communique au préalable par téléphone avec le ministre des Transports et que celui-ci l'avise qu'aucune directive visant cette personne ne sera donnée en vertu du paragraphe 9(1) de la Loi, autre qu'une directive en vertu de l'alinéa 9(1)b) de celle-ci :

a) la comparaison effectuée au titre de l'alinéa (3)a) révèle qu'il n'y a pas de divergence entre les renseignements figurant sur la pièce d'identité présentée et ceux figurant dans le dossier de réservation;

b) la comparaison effectuée au titre de l'alinéa (3)a) révèle une divergence entre les renseignements figurant sur la pièce d'identité présentée et ceux figurant dans le dossier de réservation et le ministre, en réponse aux renseignements fournis par le transporteur aérien à cet égard, informe le transporteur aérien que des renseignements visés aux alinéas 6(2)a) à c) de la Loi et aux alinéas 2.3a) à c) du présent règlement relativement à la personne en cause correspondent toujours à ceux d'une personne inscrite.

Coordonnées — alinéa 9(1)a) de la Loi

2.7 Si une directive est donnée par le ministre en vertu de l'alinéa 9(1)a) de la Loi à l'égard d'une personne inscrite, le ministre des Transports fournit les coordonnées du bureau des recours administratifs du ministère de la

of the Department of Public Safety and Emergency Preparedness and the air carrier must provide the information to the person.

No information from Minister

No information from Minister

2.8 (1) This section applies if, at the start of the period during which persons can check-in for a domestic or international flight, the air carrier has not received information from the Minister in relation to a person who is expected to be on board the aircraft.

Self-service machine or Internet

(2) The air carrier must ensure that the person cannot obtain a boarding pass for the flight in question at a self-service machine or from the Internet.

Duty to contact

(3) If the person presents themselves at the air carrier's check-in desk, the air carrier must not issue a boarding pass to the person unless the air carrier has contacted the Minister of Transport by telephone and been informed that a direction will not be made under subsection 9(1) of the Act — other than under paragraph 9(1)(b) — in respect of the person.

5 Sections 3 and 4 of the Regulations are replaced by the following:

Boarding gate — domestic flight

3 (1) Subject to subsection (2), an air carrier must, at the boarding gate for a domestic flight, verify the identity of each passenger who appears to be 18 years of age or older using

(a) one piece of valid photo identification issued by a government authority in Canada that shows the passenger's surname, first name, any middle names, date of birth and gender, except any document, however described and regardless of format, issued by a government authority for the purposes of fishing, hunting or boating;

(b) one of the following pieces of photo identification issued by a government authority that shows the passenger's surname, first name, any middle names, date of birth and gender and that is valid:

(i) a passport issued by the country of which the passenger is a citizen or a national,

(ii) a NEXUS card,

Sécurité publique et de la Protection civile au transporteur qui les remet à la personne.

Aucun renseignement du ministre

Aucun renseignement du ministre

2.8 (1) Le présent article s'applique si, au début de la période au cours de laquelle toute personne peut procéder à l'enregistrement pour un vol intérieur ou international, le transporteur aérien n'a reçu aucun renseignement du ministre relativement à une personne qui sera vraisemblablement à bord de l'aéronef.

Borne libre-service ou Internet

(2) Le transporteur aérien ne peut permettre à la personne en cause d'obtenir une carte d'embarquement pour le vol en question à partir d'une borne libre-service ou d'Internet.

Obligation de communiquer

(3) Si la personne en cause se présente au comptoir d'enregistrement, le transporteur aérien ne remet de carte d'embarquement à la personne que s'il communique au préalable par téléphone avec le ministre des Transports et que celui-ci l'avise qu'aucune directive visant cette personne ne sera donnée en vertu du paragraphe 9(1) de la Loi, autre qu'une directive en vertu de l'alinéa 9(1)b) de celle-ci.

5 Les articles 3 et 4 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Porte d'embarquement — vol intérieur

3 (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout transporteur aérien vérifie, à la porte d'embarquement pour un vol intérieur, l'identité de chaque passager qui semble âgé de 18 ans ou plus au moyen :

a) soit d'une pièce d'identité valide avec photo qui est délivrée par une autorité gouvernementale au Canada et qui indique les nom et prénoms, date de naissance et genre du passager, sauf un document délivré par une autorité gouvernementale pour la pêche, la chasse ou la navigation, quelle que soit son appellation et quel que soit le support sur lequel il est présenté;

b) soit de l'une des pièces d'identité avec photo ci-après qui est délivrée par une autorité gouvernementale, qui indique les nom et prénoms, date de naissance et genre du passager et qui est valide :

(i) un passeport délivré au passager par le pays dont il est citoyen ou ressortissant,

(ii) une carte NEXUS,

(iii) a permanent resident card issued by the United States,

(iv) an enhanced driver's license issued in the United States,

(v) any document referred to in subsection 50(1) or 52(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*;

(c) two pieces of valid identification that are issued by a government authority in Canada — at least one of which shows the passenger's surname, first name, any middle names, date of birth and gender — except any document, however described and regardless of format, issued by a government authority for the purposes of fishing, hunting or boating; or

(d) a valid *restricted area identity card*, as defined in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*.

Alternative identification — loss or theft

(2) In the event that a passenger's identity cannot be verified in accordance with subsection (1) because of the loss or theft of one or more pieces of their identification, the air carrier may verify their identity using alternative forms of valid identification such as their employee identity card, public transit pass or baptismal certificate if the passenger presents the identification in conjunction with documentation that is issued by a government authority or a police service that attests to the loss or theft.

Boarding gate — international flight

4 An air carrier must, at the boarding gate for an international flight, verify the identity of each passenger who appears to be 18 years of age or older using

(a) one of the following pieces of photo identification issued by a government authority that shows the passenger's surname, first name, any middle names, date of birth and gender and that is valid:

(i) a passport issued by the country of which the passenger is a citizen or a national,

(ii) a NEXUS card,

(iii) any document referred to in subsection 50(1) or 52(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*; or

(b) a valid *restricted area identity card*, as defined in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*.

(iii) une carte de résident permanent délivrée par les États-Unis,

(iv) un permis de conduire Plus délivré aux États-Unis,

(v) un document visé au paragraphe 50(1) ou 52(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*;

(c) soit de deux pièces d'identité valides délivrées par une autorité gouvernementale au Canada — et dont au moins une indique les nom et prénoms, date de naissance et genre du passager — sauf tout document délivré par une autorité gouvernementale pour la pêche, la chasse ou la navigation, quelle que soit son appellation et quel que soit le support sur lequel il est présenté;

(d) soit d'une *carte d'identité de zone réglementée* au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* qui est valide.

Autres moyens d'identification — perte ou vol

(2) Dans le cas où l'identité d'un passager ne peut être vérifiée conformément au paragraphe (1) en raison de la perte ou du vol d'une ou de plusieurs de ses pièces d'identité, le transporteur aérien peut vérifier l'identité du passager au moyen d'autres pièces d'identité valides — notamment la carte d'identité d'employé, le laissez-passer de transport en commun ou le certificat de baptême — si celui-ci présente la pièce accompagnée d'un document qui est délivré par une autorité gouvernementale ou un service de police et qui atteste la perte ou le vol.

Porte d'embarquement — vol international

4 Tout transporteur aérien vérifie, à la porte d'embarquement pour un vol international, l'identité de chaque passager qui semble âgé de 18 ans ou plus au moyen :

(a) soit de l'une des pièces d'identité avec photo ci-après qui est délivrée par une autorité gouvernementale, qui indique les nom et prénoms, date de naissance et genre du passager et qui est valide :

(i) un passeport délivré au passager par le pays dont il est citoyen ou ressortissant,

(ii) une carte NEXUS,

(iii) un document visé au paragraphe 50(1) ou 52(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*;

(b) soit d'une *carte d'identité de zone réglementée* au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* qui est valide.

Verification of identity

4.1 (1) The air carrier must carry out each verification referred to in section 3 or 4 by

- (a) comparing the surname, first name and any middle names on the passenger's boarding pass with their identification; and
- (b) if the passenger presents a piece of photo identification, comparing the passenger's entire face with the face displayed in the photograph.

Significant discrepancy

(2) If there is a significant discrepancy between the surname, first name or any middle names on the identification presented by the passenger and the surname, first name or any middle names on their boarding pass, the air carrier must

- (a) compare the names on the identification with the names of listed persons; and
- (b) if the names on the identification are similar to those of a listed person, immediately inform the Minister of Transport.

6 Subsection 4.1(2) of the Regulations is replaced by the following:

Significant discrepancy

(2) If there is a significant discrepancy between the surname, first name or any middle names on the identification presented by the passenger and the surname, first name or any middle names on their boarding pass, the air carrier must immediately inform the Minister using the electronic communication system referred to in subsection 2.5(1) that it uses to provide information to the Minister.

7 Section 5 of the Regulations is repealed.

8 Section 6 of the Regulations is repealed.

9 (1) Paragraph 7(1)(a) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

- (a) the passenger presents a piece of photo identification and does not resemble the photograph; or

(2) Paragraphs 7(1)(b) and (c) of the Regulations are repealed.

(3) Paragraph 7(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

- (d) the passenger presents more than one form of identification and there is a significant discrepancy between those forms of identification.

Vérification d'identité

4.1 (1) Le transporteur aérien effectue la vérification visée à l'article 3 ou 4 de la manière suivante :

- a) en comparant les nom et prénoms qui figurent sur la carte d'embarquement du passager avec ceux figurant sur ses pièces d'identité;
- b) si le passager présente une pièce d'identité avec photo, en comparant son visage en entier avec le visage apparaissant sur la photo.

Divergence importante

(2) En cas de divergence importante entre le nom ou les prénoms figurant sur une pièce d'identité présentée par un passager et ceux figurant sur sa carte d'embarquement, le transporteur aérien :

- a) compare les nom et prénoms figurant sur la pièce d'identité avec ceux des personnes inscrites;
- b) si les nom et prénoms figurant sur la pièce d'identité sont similaires à ceux d'une personne inscrite, informe immédiatement le ministre des Transports.

6 Le paragraphe 4.1(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Divergence importante

(2) En cas de divergence importante entre le nom ou les prénoms figurant sur une pièce d'identité présentée par un passager et ceux figurant sur sa carte d'embarquement, le transporteur aérien informe immédiatement le ministre au moyen du système de communication électronique visé au paragraphe 2.5(1) qu'il utilise pour fournir des renseignements au ministre.

7 L'article 5 du même règlement est abrogé.

8 L'article 6 du même règlement est abrogé.

9 (1) L'alinéas 7(1)a) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) the passenger presents a piece of photo identification and does not resemble the photograph; or

(2) Les alinéas 7(1)b) à c) du même règlement sont abrogés.

(3) L'alinéa 7(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- d) il présente plus d'un moyen d'identification comportant une divergence importante entre eux.

10 Section 8 of the Regulations is repealed.**11 (1) Paragraph 9(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) about whom the Minister of Transport has been informed under paragraph 4.1(2)(b), unless that Minister has informed the air carrier that a direction will not be made in respect of that person under subsection 9(1) of the Act;

(2) Paragraph 9(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) about whom the Minister has been informed under subsection 4.1(2), unless the Minister of Transport has informed the air carrier that a direction will not be made in respect of that person under subsection 9(1) of the Act;

12 Section 10 of the Regulations is replaced by the following:

Interruption of the Electronic Communications System

Duty to inform

10 An air carrier and the Minister must inform each other of any interruption of their respective electronic communications systems referred to in subsection 2.5(1)

(a) in the case of a planned system interruption, as soon as feasible in advance of the scheduled date of the interruption and in writing; and

(b) in the case of an unplanned system interruption, immediately after they become aware of the interruption.

Electronic system interruption — check-in

10.1 In the event of an interruption of an air carrier's or the Minister's electronic communications system, the air carrier must, at the time of check-in for a flight, refer to the most recent information received from the Minister in relation to any person who is expected to be on board the aircraft before issuing a boarding pass to that person.

Resolution of interruption

10.2 (1) For the purposes of subsection 6(2) of the Act, if, because of an interruption in an electronic communications system, the information that is required to be provided in respect of a person who is expected to be on board the aircraft cannot be provided in accordance with subsection 2.5(1) of these Regulations at one or both of the times prescribed in paragraphs 2.4(1)(b) and (c) of these Regulations, the prescribed time is as soon as feasible after the resolution of the interruption.

10 L'article 8 du même règlement est abrogé.**11 (1) L'alinéa 9a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) au sujet de laquelle il a informé le ministre des Transports aux termes de l'alinéa 4.1(2)b), à moins que celui-ci l'avise qu'aucune directive visant la personne ne sera donnée en vertu du paragraphe 9(1) de la Loi;

(2) L'alinéa 9a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) au sujet de laquelle il a informé le ministre aux termes du paragraphe 4.1(2), à moins que le ministre des Transports l'avise qu'aucune directive visant la personne ne sera donnée en vertu du paragraphe 9(1) de la Loi;

12 L'article 10 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Interruption du système de communication électronique

Obligation d'aviser

10 Le transporteur aérien et le ministre s'avisent mutuellement de toute interruption touchant leur système de communication électronique respectif visé au paragraphe 2.5(1) :

a) s'il s'agit d'une interruption prévue, dès que possible par écrit avant la date prévue de la panne;

b) s'il s'agit d'une interruption imprévue, immédiatement après en avoir pris connaissance.

Interruption du système — à l'enregistrement

10.1 En cas d'interruption du système de communication électronique du transporteur aérien ou du ministre, au moment de l'enregistrement pour un vol, le transporteur aérien se reporte aux renseignements les plus récents lui ayant été communiqués par le ministre relativement à toute personne qui sera vraisemblablement à bord de l'aéronef avant de remettre à celle-ci une carte d'embarquement.

Résolution de l'interruption

10.2 (1) Pour l'application du paragraphe 6(2) de la Loi, si, en raison de l'interruption du système de communication électronique, les renseignements qui doivent être fournis relativement à une personne qui sera vraisemblablement à bord de l'aéronef ne peuvent être fournis conformément au paragraphe 2.5(1) du présent règlement à l'un ou l'autre des moments prévus aux alinéas 2.4(1)b) ou c) du présent règlement, ils sont fournis dès que possible après la résolution de l'interruption.

Close-out information

(2) For the purposes of subsection 6(2) of the Act, if, because of an interruption in an electronic communications system, the information that is required to be provided in respect of a person who is on board the aircraft cannot be provided in accordance with subsection 2.5(1) of these Regulations within the time prescribed in subsection 2.4(2) of these Regulations, the prescribed time is as soon as feasible after the resolution of the interruption.

13 Sections 11 and 12 of the Regulations are replaced by the following:**Responsibility of air carrier**

11 An air carrier must ensure that any system it uses to comply with paragraph 4.1(2)(a) or section 5 uses only the most up-to-date information provided to the air carrier by the Minister of Transport respecting listed persons.

Removal of information

12 If the Minister of Transport informs an air carrier that a person is no longer a listed person, the air carrier must immediately remove all information respecting that person from any system it uses to comply with paragraph 4.1(2)(a) or section 5.

14 Sections 11 to 16 of the Regulations are replaced by the following:**Information — removal and destruction**

11 Within two years after the day fixed under subsection 173(1) of the *National Security Act, 2017*, every air carrier must

- (a)** permanently remove all versions of the list and any information respecting listed persons from
 - (i)** any system it used to comply with these Regulations as they read immediately before the day on which this section comes into force, and
 - (ii)** any electronic communications system it uses to comply with these Regulations; and
- (b)** permanently destroy any document or record in its control containing information respecting a listed person.

Renseignements définitifs

(2) Pour l'application du paragraphe 6(2) de la Loi, si, en raison de l'interruption du système de communication électronique, les renseignements qui doivent être fournis relativement à une personne qui est à bord de l'aéronef ne peuvent être fournis conformément au paragraphe 2.5(1) du présent règlement au moment prévu au paragraphe 2.4(2) du présent règlement, ils sont fournis dès que possible après la résolution de l'interruption.

13 Les articles 11 et 12 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**Obligation du transporteur aérien**

11 Le transporteur aérien veille à ce que tout système qu'il utilise pour se conformer à l'alinéa 4.1(2)a) ou à l'article 5 n'utilise que les renseignements les plus récents qui lui sont fournis par le ministre des Transports sur les personnes inscrites.

Suppression de renseignements

12 Lorsque le ministre des Transports avise le transporteur aérien qu'une personne n'est plus inscrite, ce dernier supprime immédiatement tout renseignement sur cette personne de tout système qu'il utilise pour se conformer à l'alinéa 4.1(2)a) ou à l'article 5.

14 Les articles 11 à 16 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**Suppression et destruction de renseignements**

11 Au plus tard deux ans après la date d'entrée en vigueur fixée en vertu du paragraphe 173(1) de la *Loi de 2017 sur la sécurité nationale*, les transporteurs aériens doivent :

- a)** supprimer définitivement toute version de la liste, ainsi que tout renseignement sur une personne inscrite consigné :
 - (i)** dans tout système qu'ils utilisaient pour se conformer au présent règlement, dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent article,
 - (ii)** dans tout système de communication électronique qu'ils utilisent pour se conformer au présent règlement;
- b)** détruire définitivement tout document, registre ou fichier qu'ils détiennent contenant des renseignements sur une personne inscrite.

Aeronautics Act

Secure Air Travel Regulations

15 The *Secure Air Travel Regulations*² are amended by adding the following after section 10.1:

Duty to provide information

10.11 In the circumstances referred to in section 10.1, the air carrier must, at the time of check-in of each person who is expected to be on board the aircraft, immediately provide to the Minister of Transport, in respect of the person, the information referred to in paragraphs 6(2)(a) to (c) of the Act — and the information referred to in paragraphs 2.3(a) to (g) and (i) of these Regulations that is in the air carrier's control — if

(a) no information has been received from the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness in respect of the person;

(b) the information received from the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness fails to indicate that the information referred to in paragraphs 6(2)(a) to (c) of the Act and paragraphs 2.3(a) to (c) of these Regulations that has been provided in respect of the person is not the same as that of a person whose name is on the list established under subsection 8(1) of the Act; or

(c) any of the information about the person that is required under subsection 6(2) of the Act has changed since it was provided to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness.

Designated Provisions Regulations

16 Items 2, 8, 9, 11, 12, 14 and 15 of Schedule 2 to the *Designated Provisions Regulations*³ are repealed.

17 Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after item 1:

	Column 1	Column 2	Column 3
		Maximum amount payable	Maximum amount payable
Item	Designated provision	Individual (\$)	Corporation (\$)
1.1	Section 4	5,000	25,000

² SOR/2015-181

³ SOR/2000-112

Loi sur l'aéronautique

Règlement sur la sûreté des déplacements aériens

15 Le *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens*² est modifié par adjonction, après l'article 10.1, de ce qui suit :

Obligation de fournir des renseignements

10.11 Dans les circonstances visées à l'article 10.1, le transporteur aérien, au moment de l'enregistrement de chaque personne qui sera vraisemblablement à bord de l'aéronef, fournit immédiatement au ministre des Transports, pour chaque personne, les renseignements visés aux alinéas 6(2)a) à c) de la Loi — et les renseignements visés aux alinéas 2.3a) à g) et i) du présent règlement s'il les détient — dans les cas suivants :

a) aucun renseignement n'a été reçu du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile relativement à la personne;

b) les renseignements reçus du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile n'indiquent pas que les renseignements visés aux alinéas 6(2)a) à c) de la Loi et des alinéas 2.3a) à c) du présent règlement fournis relativement à la personne ne correspondent pas à ceux d'une personne dont le nom figure sur la liste établie en vertu du paragraphe 8(1) de la Loi;

c) il y a eu un changement aux renseignements fournis en application du paragraphe 6(2) de la Loi relativement à la personne depuis que ceux-ci ont été fournis au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile.

Règlement sur les textes désignés

16 Les articles 2, 8, 9, 11, 12, 14 et 15 de l'annexe 2 du *Règlement sur les textes désignés*³ sont abrogés.

17 L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
		Montant maximal à payer	Montant maximal à payer
Article	Texte désigné	Personne physique (\$)	Personne morale (\$)
1.1	Article 4	5 000	25 000

² DORS/2015-181

³ DORS/2000-112

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum amount payable	Maximum amount payable
Item	Designated provision	Individual (\$) Corporation (\$)
1.2	Subsection 4.1(1)	5,000 25,000
1.3	Paragraph 4.1(2)(a)	5,000 25,000
1.4	Paragraph 4.1(2)(b)	5,000 25,000

18 Schedule 2 to the Regulations is replaced by the Schedule 2 set out in the schedule to these Regulations.

19 The Regulations are amended by adding, after Schedule 4, the Schedule 5 set out in the schedule to these Regulations.

Coming into Force

Registration

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

S.C. 2019, c. 13

(2) Subsections 1(2) and 3(2), sections 4, 6 and 7, subsection 11(2) and sections 12, 14, 15, 18 and 19 come into force on the day fixed under subsection 173(1) of the *National Security Act, 2017* but if these Regulations are registered on or after that day,

(a) subsection 1(2) and sections 4, 7, 12, 15 and 19 come into force on the day on which these Regulations are registered; and

(b) subsection 3(2), section 6, subsection 11(2) and sections 14 and 18 come into force on the day after the day on which these Regulations are registered.

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer	Montant maximal à payer
Article	Texte désigné	Personne physique (\$) Personne morale (\$)
1.2	Paragraphe 4.1(1)	5 000 25 000
1.3	Alinéa 4.1(2)a)	5 000 25 000
1.4	Alinéa 4.1(2)b)	5 000 25 000

18 L'annexe 2 du même règlement est remplacée par l'annexe 2 figurant à l'annexe du présent règlement.

19 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe 4, de l'annexe 5 figurant à l'annexe du présent règlement.

Entrée en vigueur

Enregistrement

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

L.C. 2019, ch. 13

(2) Les paragraphes 1(2) et 3(2) et les articles 4, 6 et 7, le paragraphe 11(2) et les articles 12, 14, 15, 18 et 19 entrent en vigueur à la date d'entrée en vigueur fixée en vertu du paragraphe 173(1) de la *Loi de 2017 sur la sécurité nationale* mais si le présent règlement est enregistré à cette date ou après celle-ci :

a) le paragraphe 1(2) et les articles 4, 7, 12, 15 et 19 entrent en vigueur à la date d'enregistrement du présent règlement;

b) le paragraphe 3(2), l'article 6, le paragraphe 11(2) et les articles 14 et 18 entrent en vigueur le jour suivant la date d'enregistrement du présent règlement.

SCHEDULE

(Sections 18 and 19)

SCHEDULE 2

(Section 2)

**Designated Provisions of the
Secure Air Travel Regulations**

Item	Column 1 Designated Provision	Column 2	Column 3
		Maximum Amount Payable	Maximum Amount Payable
		Individual (\$)	Corporation (\$)
1	Subsection 2.1(1)	5,000	25,000
2	Subsection 2.1(2)	5,000	25,000
3	Subsection 2.4(3)	5,000	25,000
4	Subsection 2.4(4)	5,000	25,000
5	Subsection 2.5(2)	5,000	25,000
6	Subsection 2.6(2)	5,000	25,000
7	Subsection 2.6(3)	5,000	25,000
8	Subsection 2.6(4)	5,000	25,000
9	Subsection 2.6(5)	5,000	25,000
10	Subsection 2.7	5,000	25,000
11	Subsection 2.8(2)	5,000	25,000
12	Subsection 2.8(3)	5,000	25,000
13	Subsection 3(1)	5,000	25,000
14	Section 4	5,000	25,000
15	Subsection 4.1(1)	5,000	25,000
16	Subsection 4.1(2)	5,000	25,000
17	Paragraph 7(1)(a)	5,000	25,000
18	Paragraph 7(1)(d)	5,000	25,000
19	Paragraph 9(a)	5,000	25,000
20	Section 10	5,000	25,000
21	Section 10.1	5,000	25,000
22	Section 10.11	5,000	25,000
23	Paragraph 11(a)	5,000	25,000
24	Paragraph 11(b)	5,000	25,000

ANNEXE

(articles 18 et 19)

ANNEXE 2

(article 2)

**Textes désignés du Règlement
sur la sûreté des
déplacements aériens**

Article	Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2	Colonne 3
		Montant maximal à payer	Montant maximal à payer
		Personne physique (\$)	Personne morale (\$)
1	Paragraphe 2.1(2)	5 000	25 000
2	Paragraphe 2.1(2)	5 000	25 000
3	Paragraphe 2.4(3)	5 000	25 000
4	Paragraphe 2.4(4)	5 000	25 000
5	Paragraphe 2.5(2)	5 000	25 000
6	Paragraphe 2.6(2)	5 000	25 000
7	Paragraphe 2.6(3)	5 000	25 000
8	Paragraphe 2.6(4)	5 000	25 000
9	Paragraphe 2.6(5)	5 000	25 000
10	Article 2.7	5 000	25 000
11	Paragraphe 2.8(2)	5 000	25 000
12	Paragraphe 2.8(3)	5 000	25 000
13	Paragraphe 3(1)	5 000	25 000
14	Article 4	5 000	25 000
15	Paragraphe 4.1(1)	5 000	25 000
16	Paragraphe 4.1(2)	5 000	25 000
17	Alinéa 7(1)a)	5 000	25 000
18	Alinéa 7(1)d)	5 000	25 000
19	Alinéa 9a)	5 000	25 000
20	Article 10	5 000	25 000
21	Article 10.1	5 000	25 000
22	Article 10.11	5 000	25 000
23	Alinéa 11a)	5 000	25 000
24	Alinéa 11b)	5 000	25 000

SCHEDULE 5

(Section 2)

Designated Provisions of the Secure Air Travel Act

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable	Maximum Amount Payable
Item	Individual (\$)	Corporation (\$)
1	5,000	25,000
2	5,000	25,000

[29-1-o]

ANNEXE 5

(article 2)

Textes désignés de la Loi sur la sûreté des déplacements aériens

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)	
Article	Texte désigné	Personne physique	Personne morale
1	Paragraphe 6(2)	5 000	25 000
2	Paragraphe 6(4)	5 000	25 000

[29-1-o]

INDEX

COMMISSIONS

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Administrative decisions.....	3515
Decisions	3515
* Notice to interested parties.....	3514
Part 1 applications	3514

Public Service Commission

Public Service Employment Act	
Permission and leave granted	
(Desgranges, Jean-Jacques).....	3516
Permission and leave granted	
(Norn, Steven Ryan)	3516

GOVERNMENT NOTICES

Environment, Dept. of the

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Notice respecting the Canada-Ontario	
Agreement on Great Lakes Water Quality	
and Ecosystem Health (<i>Erratum</i>).....	3502

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Publication after screening assessment	
of a substance — acetic acid,	
CAS RN 64-19-7 — specified on	
the Domestic Substances List	
(subsection 77(1) of the Canadian	
Environmental Protection Act, 1999)	3502
Publication of results of investigations and	
recommendations for a substance —	
methane, dimethoxy- (dimethoxymethane),	
CAS RN 109-87-5 — specified on the	
Domestic Substances List	
(paragraphs 68(b) and (c) of the Canadian	
Environmental Protection Act, 1999)	3505

Industry, Dept. of

Appointments.....	3508
-------------------	------

Privy Council Office

Appointment opportunities.....	3510
--------------------------------	------

MISCELLANEOUS NOTICES

* BLC Mortgage Corporation	
Voluntary liquidation and dissolution	3518
* General Trust Corporation of Canada	
Voluntary liquidation and dissolution	3518
* Guardcor Loan Company	
Voluntary liquidation and dissolution	3518
* Laurentian Bank of Canada Mortgage	
Corporation	
Voluntary liquidation and dissolution	3519
Nova Scotia Transportation and Infrastructure	
Renewal	
Plans deposited	3519
* Santander Consumer Bank	
Letters patent of incorporation	3520

PARLIAMENT

House of Commons

* Filing applications for private bills	
(First Session, 42nd Parliament).....	3513

PROPOSED REGULATIONS

Finance, Dept. of

Special Import Measures Act	
Regulations Amending the Special Import	
Measures Regulations.....	3522

Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of, and Dept. of Transport

Secure Air Travel Act and Aeronautics Act	
Regulations Amending the Secure Air	
Travel Regulations and the Designated	
Provisions Regulations.....	3531

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DIVERS

* Banque Santander Consumer Lettres patentes de constitution.....	3520
* Compagnie de Prêts Guardcor Liquidation et dissolution volontaires.....	3518
* Corporation Trust Général du Canada Liquidation et dissolution volontaires.....	3518
Nova Scotia Transportation and Infrastructure Renewal Dépôt de plans.....	3519
* Société d'hypothèque Banque Laurentienne du Canada Liquidation et dissolution volontaires.....	3519
* Société d'hypothèques BLC Liquidation et dissolution volontaires.....	3518

AVIS DU GOUVERNEMENT

Conseil privé, Bureau du Possibilités de nominations	3510
--	------

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Avis concernant l'Accord Canada-Ontario concernant la qualité de l'eau et la santé de l'écosystème des Grands Lacs (<i>Erratum</i>).....	3502
--	------

Environnement, min. de l', et min. de la Santé

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Publication après évaluation préalable d'une substance — l'acide acétique, NE CAS 64-19-7 — inscrite sur la Liste intérieure [paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)].....	3502
Publication des résultats des enquêtes et des recommandations sur une substance — le diméthoxyméthane, NE CAS 109-87-5 — inscrite sur la Liste intérieure [alinéas 68b) et c) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)].....	3505

Industrie, min. de l'

Nominations	3508
-------------------	------

COMMISSIONS

Commission de la fonction publique

Loi sur l'emploi dans la fonction publique Permission et congé accordés (Desgranges, Jean-Jacques).....	3516
Permission et congé accordés (Norn, Steven Ryan)	3516

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Avis aux intéressés.....	3514
Décisions	3515
Décisions administratives	3515
Demandes de la partie 1	3514

PARLEMENT

Chambre des communes

* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, 42 ^e législature)	3513
---	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Finances, min. des

Loi sur les mesures spéciales d'importation Règlement modifiant le Règlement sur les mesures spéciales d'importation	3522
--	------

Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la, et min. des Transports

Loi sur la sûreté des déplacements aériens et Loi sur l'aéronautique Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté des déplacements aériens et le Règlement sur les textes désignés.....	3531
---	------

* Cet avis a déjà été publié.