



Information Bulletin #81 : Preclearance Area at Airports

Frequently Asked Questions

French copy to follow (lefrançais suit l'anglais)

TSC Application and New LRMA Process

1. What will change in our processing of Transportation Security Clearance (TSC) applications for employees requiring unescorted access preclearance access?

Through an arrangement between Transport Canada and U.S. Customs and Border Protection, additional U.S. background check information will be included in the current range of checks conducted as part of the TSC process under the Minister of Transport's authority. The TSC application form has been updated as a result of the *Agreement on Land, Rail, Marine and Air Transport Preclearance* (LRMA) and to meet Canadian privacy and Charter requirements.

- o The Requesting Authority (employer), under Part A, will now be required to indicate if TSC applicant requires unescorted access to the designated preclearance area to perform their duties.
- o The enrolment official (EO), under Part B, will need to either concur or reject that the TSC applicant requires unescorted access to the designated preclearance area to perform their duties which is to be managed via the airport's access control protocols.
- o The TSC applicant, under Part E, will be required to provide explicit consent to Transport Canada, via their signature, to share their name, date of birth and Transport Canada file number with United States government. The Privacy Act Statement and the Personal Information Bank have been updated to reflect this information. A Privacy Impact Assessment has been completed, and is under current review with the Office of the Privacy Commissioner.

2. Who will these changes impact?

These changes will impact all airports with preclearance operations. Once the LRMA has entered into force, changes to the TSC program (air mode only) will impact all new TSC applicants who will require a TSC for unescorted access to the designated preclearance area. Employees with a valid TSC requiring unescorted access to the designated preclearance area will only be impacted upon the expiry date and renewal of their TSC.

It is expected that there will be a transition period after entry into force before all employees with unescorted access to the designated preclearance area will benefit from the new TSC process under the LRMA.

3. Why does the requesting authority now have to indicate if the TSC applicant needs a TSC with preclearance?

Transport Canada does not get involved in access control to the designated preclearance area or the issuance of the credentials. The purpose of this requirement is to ensure access to the designated preclearance area is necessary, prior to receiving the necessary authority from the applicant to share the TSC applicant's name, date of birth.

4. Why does the enrolment official need to confirm if the TSC applicant needs preclearance access?

Transport Canada does not get involved in access control to the designated preclearance area or the issuance of the credentials required to access the area. The enrolment official will need to confirm if the TSC applicant needs preclearance access to ensure the sterility of the designated preclearance area such that only those with a need and right be granted access upon a TSC approval.

5. Will additional information, beyond what is listed in the consent (Part E) and the Privacy Act Statement, be shared with the U.S.?

No, only the TSC applicant's name, date of birth and a TC-generated file number, will be shared with U.S. Customs and Border Protection officials.

6. What about Privacy and Charter Implications to the TSC applicant? Could this be considered a human rights issue?

The Government of Canada has made every effort to meet Canadian Privacy and Charter requirements to the extent possible with this new process.

Transport Canada has complied with the Privacy Act, and updated the TSC application form to provide the applicant with necessary protections afforded to Canadians. A Privacy Impact Assessment has also been conducted and shared with the Office of the Privacy Commissioner.

7. When will the new TSC application be online?

The new TSC application will be available online upon the entry into force date of the LAMA which is targeted for this summer (exact date TBD). Transport Canada will provide advance notice of when the new TSC application will be activated online.

8. What happens to TSC applications submitted just prior to the entry into force date of the LRMA?

TSC applications received by Transport Canada prior to (i.e. day before) the entry into force date of the LAMA will not be subject to the new U.S. background check requirement. This new requirement will only be applied from day one of entry into force onward, both to new TSC applicants or those TSCs requiring renewal.

The individual enrolment offices at each airport will be expected to keep track of which TSC applicants require preclearance access and grant that access accordingly as per current practice.

9. Who makes the final decision on whether a person requires access to the designated preclearance area?

Once a TSC is granted, the airport authority is responsible for providing an individual with access to the restricted areas of an airport per the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. From the LRMA entry into force date onward, all new TSC applicants and renewals for those individuals requiring unescorted access to the designated preclearance area will be processed for a TSC including the new U.S. background check. Therefore, if a TSC is issued in this context then access to the designated preclearance area should be granted to the individual by the airport.

10. Who will make the final decision on whether a TSC for preclearance access will be granted or not?

As stipulated in the *Aeronautics Act*, section 4.8., Transport Canada officials on behalf of the Minister of the Department of Transport of Canada will continue to retain the exclusive right to determine if a TSC will be granted, refused, suspended or revoked. Transport Canada retains this right regardless of whether the TSC includes the U.S. background check for designated preclearance area or not.

11. How will the enrolment offices be notified that the individual has been granted a TSC with access to the designated preclearance area?

Transport Canada will continue to send the TSC approval report to the Airport Pass Control Offices to notify enrollment offices of TSC applications granted; the report will include the addition of a new column to indicate which approved clearances include access to the designated preclearance area or not. The individual enrolment offices at each airport will be expected to keep track of which TSC applicants require preclearance access and grant that access accordingly as per current practice.

12. How will this new process impact the current TSC processing times?

It is anticipated that there will be minimal to no impacts to current TSC processing times.

13. What are the potential ramifications if airports require all TSC holders to submit to the U.S. vetting?

It is an operational decision on an airport-by-airport basis as to whether all airport employees require unescorted access to the designated preclearance area. Applicants who do not provide this consent may still obtain a TSC but it would only grant them unescorted access to the restricted area of the airport, EXCLUDING access to the designated preclearance area.

If an airport authority deems all employees require unescorted access to the designated preclearance area to perform their duties at any given time, the requirement for consent for the sharing of their personal information with the U.S. could be included in the terms and conditions of employment.

14. What steps/options do employees have when derogatory information is gathered through a U.S. background check but a TSC is issued anyway?

The Minister of Transport, as the Canadian decision maker, takes into consideration all of the various information inputs gathered as part of the TSC process in the decision to grant or to refuse to grant a TSC. The Minister will use this consolidated source of information to determine if the individual meets the standards set out in the Transportation Security Clearance Program.

If derogatory information is found through the U.S. background check, Transport Canada will advise the applicant directly and provide them with an opportunity to provide context or refute the information. If the applicant responds, this information will be considered in making a decision.

15. Is anyone with unescorted access to the designated preclearance area exempt from this new vetting process?

The short-form TSC application for the following groups will remain the same as they are exempt from the new US background checks:

- Canadian federal government employees working at an aerodrome;
- Canadian law enforcement officers; and
- United States preclearance officers

Canadian flight crew members are exempt from the U.S. background checks but are required to complete the regular TSC application as per usual.

16. Are CATSA screening contractors subject to this new vetting process?

While CATSA employees are exempt from the new process given they are considered Canadian federal government employees working at an aerodrome, CATSA screening contractors are not exempt as the work is contracted out to a third party.

Whether CATSA screening contractors will be required to undergo the new vetting process will depend on each airport's unique layout. As a general rule, the designated preclearance area excludes the CATSA passenger and HBS area, system and equipment which at most airports precedes the CBP operational areas within the baggage hold and related RAD screening processes.

While all CATSA screening areas/rooms, systems and equipment are not included in the designated preclearance areas, based on airport configurations, some require CATSA agents to go through the baggage hold area to enter the CATSA areas to perform baggage screening functions. In this case, CATSA contractors will be subject to the new vetting process for all new applicants and existing TSC renewals as the baggage hold area is a part of the designated preclearance area. If the CATSA areas are self-contained in advance of the designated preclearance area (i.e., can be accessed without going through the designated preclearance area)

and/or the screening contractors do not need to enter or transit through the designated preclearance area to carry out any other functions of their job, then they would not need to be subject to the new vetting process.

17. Will the proposed Temporary Pass Program be affected with this new background check?

The proposed temporary Pass program will not be impacted with the LAMA entry into force. The proposed temporary Pass program has yet to be defined.

Preclearance Designation at Airports

18. What is a preclearance designation?

A preclearance designation refers to the Minister of Transport's designation of preclearance areas and perimeters under the LAMA and the *Preclearance Area, 2016* at Canadian locations.

A "preclearance area" is a portion of the airport where, once designated as a preclearance area, U.S. CBP officers are authorized under Canadian law to administer U.S. laws related to customs, immigration, public health, food inspection, and plant and animal health to make admissibility decisions. The preclearance area includes:

- the Inspecting Party primary and secondary examination areas;
- the preclearance queuing area in front of the primary inspection;
- lounges for transportation bound for the territory of the Inspecting Party;
- the conveyance destined for the territory of the Inspecting Party;
- the baggage handling areas or other areas where baggage or goods destined for the territory of the Inspecting Party are stored or delivered to the Inspecting Party for inspection;
- Connecting corridors;
- All designated conveyances used for transportation of in-transit and preclearance persons and goods between areas of the transportation facility or from the transportation facility to departing conveyance (e.g. bus);
- Administrative areas occupied by the Inspecting Party for preclearance purposes only; and
- Area(s) required for the Inspecting Party to conduct preclearance operations in the event of an outage or malfunction of equipment or technological tool used by the Inspecting Party to conduct preclearance, but only for the time that the alternative area(s) are in use for the preclearance of travelers and goods.

The "preclearance perimeter" is an agreed upon area (as outlined below) around each departing conveyance (e.g. U.S.-bound aircraft stationed for departure) within which preclearance officers may exercise the authorities to the extent authorized in accordance with Article VI of the LAMA in order to preserve the security and the sterility, around and of the departing conveyance (including those goods to be loaded onto the U.S. bound aircraft).

The preclearance perimeter is denoted by the area bordered by the head of stand road, tail of stand road, the operational safety zone within the side-by-side red and white lines on the apron,

and the immediately adjacent staging areas (hatched equipment restraint zones) only when vehicles are servicing the departing U.S.-bound aircraft.

19. Which airports have preclearance designation?

Upon LAMA entry into force, all eight existing Canadian preclearance airports will have their designations updated to reflect the preclearance area and new preclearance perimeter as defined under the LAMA.

Transport Canada will be issuing the new designation approvals for each airport on the entry into force date of the Agreement. These approvals consist of a letter, accompanied by colour-coded schematic diagrams, which clearly identify the designated preclearance area and perimeter within an airport.

Restricted Access Identity Card (RAIC)

20. Will we need to amend our RAIC application?

We are not aware of each individual airport's AAIC application process as that is an organizational process. From a Government of Canada perspective, the consent for sharing of an applicant's personal information (name, DOB) is only required on the TSC application form. TC will be distributing an Information Bulletin to the airport pass control offices, highlighting the areas that have changed on the TSC application form and require extra attention by the enrolment officials.

21. How will the RAIC show that the person has been checked for access to the designated preclearance area?

The U.S. has suggested that need for a visual identifier of some sort for their officers to easily recognize which employees have been vetted through the new preclearance vetting process when the time comes and the transition period is over. As a proactive measure, Transport Canada is currently working with CATSA to determine how best to fit a visual identifier into the AAIC template for your respective airports for those individuals that will have been processed through the LAMA vetting process from LAMA entry into force date and onward. This identifier, once chosen, would be consistent nationally across all airports.

22. If Transport Canada chooses to proceed with the visual identifier, how will grandfathered employees be identified? What are the extra costs?

Current TSC holders will keep their existing AAIC until such time as their TSC is up for renewal.

Transport Canada is working with CATSA to determine how best to fit a suitable visual identifier into the RAIC template for your respective airports, as we realize every airport's AAIC template is different. The actual visual identifier will be consistent nationally, but how it displays on the AAIC may vary airport to airport. More discussions are required in this regard but CATSA indicates that once a identifier is settled upon this can be incorporated fairly easily onto the RAIC template for LAMA entry into force.

The airports should not incur any extra costs as a result of the new proposed visual identifier. New RAICs which include this visual identifier will only be issued to new TSC holders who have completed the U.S. background check or to existing TSC holders upon renewal of their TSC. Both are instances where the airport authorities would be issuing new RAICs regardless of the need for the visual identifier to be included.

In the interim, and similar to current practice, airports will need to manage this transition via local level standard operating procedures, etc. so that CBP is kept aware of who has unescorted access to the designated preclearance area vs. not. This is in keeping with CBP's expectations regarding the sterility of the area.

Enforcement

23. What are the enforcement expectations?

Until all individuals who require unescorted access to the designated preclearance area have been subject to the LAMA vetting process and receive a TSC in this context, it will be status quo. At any time if someone is in the designated preclearance area who does not have a need and right then the same process would apply as per your current practice given this is more an issue of the need to preserve the sterility of the area.

The same individuals that currently have preclearance access would be expected to continue having access until such a time their TSC is up for renewal. We also expect that additional individuals will likely also require access to the designated preclearance area given the definition under the LAMA has been expanded to include the baggage hold room and departing conveyance. This can be managed via access control, as appropriate, until their TSC renewal occurs but the rule of thumb is that if employees currently have access to these additional areas then they will continue to do so under the LAMA and be subject to the new process once their TSC expires.

After the transition period, it is expected that every airport will use access control to ensure that only those TSC holders who have gone through the U.S. background check as part of their TSC application process will have access to the designated preclearance area. We understand this will be a challenging task given you will have some RAIC holders vetted through the new process and some that are not, but ultimately, within 5 years of LAMA entry into force, access control should ensure that only the employees who are properly vetted under the new process have access.

The recently published *Preclearance in Canada Regulations* authorize the holder of a pass (i.e., RAIC), issued by or under the authority of the operator of a facility, to enter to designated preclearance area in order to perform the functions of their employment (s. 2(1) (a)).

Demande d'habilitation de sécurité en matière de transports (HST) et nouveau processus de l'Accord

1. Qu'est-ce qui changera dans notre traitement des demandes d'habilitations de sécurité en matière de transports (HST) pour les employés nécessitant un accès sans escorte à la zone de précontrôle désignée?

Grâce à l'entente entre Transports Canada et Customs and Border Protection des E.-U., des renseignements supplémentaires provenant des vérifications des antécédents des E.-U. seront inclus dans la gamme actuelle de vérifications effectuées dans le cadre du processus de l'HST en vertu de l'autorité du ministre des Transports. Le formulaire de demande d'une HST a été mis à jour à la suite de l'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique relatif au précontrôle dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien (l'Accord) et pour respecter les exigences en matière de protection des renseignements personnels du Canada et en vertu de la Charte.

- o L'agent demandeur (l'employeur), dans le cadre de la partie A, devra maintenant indiquer si le demandeur de l'HST nécessite un accès sans escorte à la zone de précontrôle désignée pour effectuer ses tâches.
 - o L'agent d'inscription (AI), dans le cadre de la partie B, devra soit approuver ou rejeter la déclaration que le demandeur de l'HST nécessite un accès sans escorte à la zone de précontrôle désignée pour effectuer ses tâches, ce qui devra être géré par l'entremise des protocoles de contrôles de l'accès de l'aéroport.
 - a Le demandeur d'une HST, dans le cadre de la partie E, devra fournir un consentement explicite à Transports Canada, grâce à sa signature, pour partager son nom, sa date de naissance et son numéro de dossier de TC avec le gouvernement des États-Unis. L'Énoncé sur la protection des renseignements personnels et le Fichier de renseignements personnels ont été mis à jour pour refléter cette information. Une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée a été effectuée et est en cours d'examen au Commissariat à la protection de la vie privée.
2. Qui sera touché par ces changements?

Ces changements toucheront les aéroports qui ont des activités de précontrôle. Une fois que l'Accord entrera en vigueur, les changements au programme d'HST (mode aérien seulement) toucheront tous les nouveaux demandeurs d'HST qui auront besoin d'une HST pour avoir un accès sans escorte à la zone de précontrôle désignée. Les employés ayant une HST valide nécessitant un accès sans escorte à la zone de précontrôle désignée seront seulement touchés lors de la date d'expiration et du renouvellement de leur HST.

Il est prévu qu'il y aura une période de transition après l'entrée en vigueur avant que tous les employés ayant un accès sans escorte à la zone de précontrôle désignée profitent du nouveau processus d'HST dans le cadre de l'Accord.

3. Pourquoi l'agent demandeur doit-il maintenant indiquer si le demandeur de l'HST a besoin d'une HST pour la zone de précontrôle désignée?

Transports Canada ne s'occupe pas du contrôle de l'accès à la zone de précontrôle désignée ou de l'émission des pièces d'identité. L'objectif de cette exigence est de s'assurer que l'accès à la zone de précontrôle désignée est nécessaire avant de recevoir l'autorisation nécessaire du demandeur pour partager le nom et la date de naissance du demandeur de l'HST.

4. Pourquoi l'agent d'inscription doit-il confirmer si le demandeur de l'HST a besoin d'un accès au précontrôle?

Transports Canada ne s'occupe pas du contrôle de l'accès à la zone de précontrôle désignée ou de l'émission des pièces d'identité requises pour accéder à la zone. L'agent d'inscription devra confirmer si le demandeur d'HST a besoin d'un accès à la zone de précontrôle désignée pour garantir la stérilité de la zone de précontrôle désignée, faisant en sorte que seuls ceux qui en ont le besoin et le droit se voient accorder l'accès avec l'approbation de l'HST.

5. Est-ce que d'autres renseignements, en plus de ce qui est indiqué dans le consentement (partie E) et l'Énoncé sur la protection des renseignements personnels, seront partagés avec les E.-U.?

Non, seulement le nom et la date de naissance du demandeur d'HST ainsi qu'un numéro de dossier généré par TC seront partagés avec les agents de Customs and Border Protection des E.-U.

6. Qu'en est-il de la protection de la vie privée et des implications de la Charte pour le demandeur d'habilitation de sécurité en matière de transport aérien (HST)? Cela pourrait-il être considéré comme une question de droits de la personne?

Le gouvernement du Canada a déployé tous ses efforts pour respecter, dans la mesure du possible, les exigences canadiennes en matière de protection de la vie privée ainsi que celles de la Charte.

Transports Canada s'est conformé à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et a mis à jour le formulaire de demande d'HST afin de fournir au demandeur les protections nécessaires offertes aux Canadiens. Une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée a également été réalisée et communiquée au Commissariat à la protection de la vie privée.

7. À quel moment la nouvelle demande d'HST sera-t-elle en ligne?

La nouvelle demande d'HST sera disponible en ligne à la date d'entrée en vigueur de l'Accord, qui devrait avoir lieu cet été (la date exacte reste à déterminer). Transports Canada fournira un préavis concernant le moment où la nouvelle demande d'HST sera activée en ligne.

8. Qu'advient-il des demandes d'HST soumises juste avant la date d'entrée en vigueur de l'accord TFMA?



Les demandes d'HST reçues par Transports Canada avant (c'est-à-dire la veille) la date d'entrée en vigueur de l'accord TFMA ne seront pas assujetties à la nouvelle exigence de vérification des antécédents par les États-Unis. Cette nouvelle exigence ne s'appliquera qu'à partir du premier jour de l'entrée en vigueur et chaque jour, à la fois aux nouveaux demandeurs d'HST et à ceux devant être renouvelés avant la date d'expiration de leur HST actuel.

9. Qui prend la décision finale à savoir si une personne doit avoir accès à la zone de précontrôle désignée?

Une fois l'HST accordée par Transports Canada, l'administration aéroportuaire est chargée de fournir à une personne un accès aux zones réglementées d'un aéroport conformément au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. À compter de la date d'entrée en vigueur de l'accord TFMA et chaque jour, tous les nouveaux demandeurs d'HST ainsi que les renouvellements d'habilitation pour les personnes nécessitant un accès sans escorte à la zone de précontrôle désignée seront traités pour une HST, y compris la nouvelle vérification des antécédents effectuée par les États-Unis. Par conséquent, si une HST est délivrée dans ce contexte, l'aéroport devrait accorder à la personne l'accès à la zone de précontrôle désignée.

10. Qui prendra la décision finale à savoir si une HST pour l'accès à la zone de précontrôle désignée sera accordée ou non?

Comme indiqué dans l'article 4.8 de la *Loi sur l'aéronautique*, les responsables de Transports Canada au nom du ministre des Transports continueront de garder le droit exclusif de déterminer si une HST sera accordée, refusée, suspendue ou annulée. Transports Canada garde ce droit, peu importe si l'HST comprend la vérification des antécédents des E.-U. pour la zone de précontrôle désignée ou non.

11. De quelle façon les bureaux d'inscription seront-ils avisés que la personne a obtenu une HST avec l'accès à la zone de précontrôle désignée?

Transports Canada continuera d'envoyer le rapport d'approbation de l'HST aux bureaux de contrôle des laissez-passer dans les aéroports afin d'aviser les bureaux d'inscription au sujet des demandes d'HST accordées; le rapport comprendra l'ajout d'une nouvelle colonne pour indiquer quelles habilitations approuvées comprennent l'accès à la zone de précontrôle désignée ou non. Tous les bureaux de contrôles de chaque aéroport devront être affectés des employés qui ont accès ou non à la zone de précontrôle désignée et ceux qui doivent faire le processus d'application d'HST afin d'y avoir accès.

12. Quelles seront les repercussions de ce nouveau processus sur les temps de traitement actuels de l'HST?

Il est prévu qu'il y aura peu ou pas de repercussions sur les temps de traitement actuels de l'HST.

13. Quelles sont les conséquences potentielles si les aéroports exigent que tous les détenteurs d'HST se soumettent au contrôle américain?

Il revient à chaque aéroport de prendre la décision opérationnelle d'exiger ou non que tous les employés de l'aéroport aient un accès sans escorte à la zone de précontrôle désignée. Les demandeurs qui ne donnent pas ce consentement peuvent quand même obtenir une HST, mais cela ne leur donnerait qu'un accès sans escorte à la zone réglementée de l'aéroport, **EXCLUANT** la zone de précontrôle désignée.

Les employés qui ont uniquement besoin d'un accès sans escorte au périmètre de précontrôle désigné et qui n'ont pas besoin de pénétrer dans la zone de précontrôle désignée n'auront pas besoin d'un HST intégrant des informations défavorables des États-Unis. Cependant, toutes les personnes concernées travaillant dans le périmètre de précontrôle désigné et nécessitant un accès à la soute à bagages transfrontalière et /ou aux aéronefs à destination des États-Unis en position de départ (c'est-à-dire une partie de la zone de précontrôle désignée par la LRMA) devraient subir le nouveau processus. Le nouveau processus ne s'applique pas non plus aux personnes qui ont besoin d'un accès escorté à la zone de précontrôle désignée (par exemple, au besoin).

Si une administration aéroportuaire estime qu'il est nécessaire du point de vue opérationnel que tous les employés aient un accès sans escorte à la zone de précontrôle désignée pour exercer leurs fonctions à tout moment, l'obligation de consentement pour la communication de leurs renseignements personnels aux États-Unis pourrait être incluse dans les conditions d'emploi. Dans ce cas, cependant, tous les employés devront se soumettre au processus de contrôle, ce qui comprend une vérification des antécédents aux États-Unis. Il est également possible que certaines personnes ne consentent pas à la communication de leurs renseignements personnels (nom, date de naissance, numéro de dossier de TC) avec les États-Unis.

14. Quelles sont les mesures ou les options à la disposition des employés lorsque des renseignements défavorables sont recueillis lors d'une vérification des antécédents effectuée par les États-Unis, mais qu'une HST est quand même délivrée?

En tant que décideur canadien, le ministre des Transports prend en compte l'ensemble des divers éléments d'information recueillis dans le cadre du processus d'HST dans la décision d'accorder ou de refuser une HST. Le ministre utilisera cette source de renseignements regroupés pour déterminer si la personne respecte les normes énoncées dans le Programme de l'HST.

Si des renseignements défavorables sont trouvés lors de la vérification des antécédents effectuée par les États-Unis, ils seront transmis directement aux représentants de Transports Canada. Ensuite, Transports Canada informera directement le demandeur et lui donnera l'occasion de fournir un contexte ou de réfuter ces renseignements. Si le demandeur répond, ces renseignements seront pris en compte dans la décision.

Les autorités aéroportuaires ne sont pas au courant si des renseignements défavorables sont reçus ou non. Une fois que l'accord TFMA entre en vigueur, l'aéroport sera avisé au moyen du rapport d'approbation régulier d'HST, lequel comportera une mention indiquant si l'HST comprend l'accès de précontrôle (« O ») ou non (« N »).

15. Est-ce que quelqu'un ayant accès sans escorte à la zone de précontrôle désignée est exempté de ce nouveau processus de contrôle?

Le formulaire de demande abrégé d'HST pour les groupes ci-dessous demeurera le même, car ces groupes sont exemptés des nouvelles vérifications des antécédents effectuées par les États-Unis :

- les employés du gouvernement fédéral canadiens travaillant à un aéroport;
- les agents des forces de l'ordre canadiens;
- les agents de précontrôle des États-Unis.

Les membres d'équipage de conduite canadiens ne sont pas non plus soumis au nouveau processus de vérification des antécédents effectués par les États-Unis, étant donné qu'ils doivent passer par le processus d'inspection du CBP mais ils sont tenus de remplir la demande d'HST habituelle.

16. Est-ce que les fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA sont-ils soumis à ce nouveau processus de vérification?

Bien que les employés de l'ACSTA soient exemptés du nouveau processus puisqu'ils sont considérés comme des employés du gouvernement fédéral canadien travaillant dans un aéroport, les fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA ne le sont pas puisque les travaux sont sous-traités à des tiers.

La question de savoir si les fournisseurs de services de contrôle de l'ACSTA seront soumis au nouveau processus de vérification dépendra de la configuration unique de chaque aéroport. En règle générale, la zone de précontrôle désignée exclut la zone passager et CBE, le système et les équipements de l'ACSTA qui, dans la plupart des aéroports, précèdent les zones opérationnelles du CBP dans la soute à bagages et les processus de contrôle SAR associés.

Bien que toutes les aires / chambres, systèmes et équipements de contrôle de l'ACSTA ne soient pas inclus dans les zones de précontrôle désignées, selon la configuration des aéroports, certains agents exigent que les agents de l'ACSTA se rendent dans la soute à bagages pour entrer dans les zones réservées à cet effet. Dans ce cas, les fournisseurs de l'ACSTA seront assujettis au nouveau processus de vérification pour tous les nouveaux demandeurs et aux renouvellements actuels du HST, car la zone de retenue des bagages fait partie de la zone de précontrôle désignée. Si les zones de l'ACSTA sont autonomes avant la zone de précontrôle désignée (c'est-à-dire qu'elles peuvent accéder sans passer par la zone de précontrôle désignée) et / ou que les fournisseurs de services de contrôle n'ont pas besoin d'entrer dans la zone de précontrôle désignée ou de transiter par celle-ci pour leurs fonctions de leur travail, ils n'auraient pas besoin d'être soumis au nouveau processus de validation.

17. Est-ce que le programme de laissez-passer temporaire proposé sera touché avec cette nouvelle vérification des antécédents?

L'entrée en vigueur de l'accord TFMA n'aura pas d'impact sur l'initiative de laissez-passer temporaire proposée. L'initiative de laissez-passer temporaire proposée n'a pas encore été définie.

Designation de precontrôle dans les aéroports

18. Qu'est-ce qu'une designation de precontrôle?

Une designation de precontrôle se rapporte à la designation du ministre des Transports des zones de precontrôle et des perimetres en application de l'accord TFMA et de la *Loi sur le precontrôle*(2016) au Canada.

Une « zone de precontrôle » est une partie de l'aéroport ou, autrefois designee comme zone de precontrôle, les agents de la CBP des Etats-Unis sont autorises aux termes de la loi canadienne à administrer les lois americaines relatives aux douanes, à l'immigration, à la sante publique, à l'inspection des aliments et à la sante des plantes et des animaux pour prendre des decisions d'admissibilite. La zone de precontrôle comprend :

- les zones d'examen primaire et secondaire de la partie inspectrice;
- la zone de file d'attente de precontrôle devant l'inspection primaire;
- les salons pour le transport à destination du territoire de la partie inspectrice;
- le moyen de transport destine au territoire de la partie inspectrice;
- les zones de traitement des bagages ou les autres zones ou des bagages ou des marchandises à destination du territoire de la partie inspectrice sont stockes ou livres à la partie inspectrice pour inspection;
- les corridors de connexion;
- tous les moyens de transport designes et destines aux personnes et aux biens en transit ou precontrôles pour le transport entre les zones de l'installation de transport ou entre l'installation de transport et le moyen de transport en partance (p. ex. un autocar);
- les zones administratives occupees par la partie inspectrice aux fins de precontrôle seulement;
- les zones requises pour que la partie inspectrice puisse effectuer des operations de precontrôle en cas de panne due au mauvais fonctionnement d'un outil technologique utilise par la partie inspectrice pour effectuer le precontrôle, mais uniquement pendant la periode d'utilisation du ou des zones utilisees temporairement pour le precontrôle des voyageurs et des marchandises.

Le « perimetre de precontrôle » est une zone convenue (comme decrit ci-dessous) autour de chaque moyen de transport en partance (p. ex. un aeronef à destination des Etats-Unis en attente pour le depart) dans lequel les agents de precontrôle peuvent exercer les pouvoirs dans la mesure autorisee conformement à l'article VI de l'accord TFMA afin d'assurer la securite et la sterilité du moyen de transport en partance et du perimetre autour de celui-ci (y compris les marchandises à charger sur l'aeronef à destination des Etats-Unis).

Le perimetre de precontrôle est indique par la zone delimitée par le haut de l'aire d'attente, le bas de l'aire d'attente, la zone de securite operationnelle situee à l'interieur des lignes rouges et blanches juxtaposees sur l'aire de trafic et les aires de chargement immediatement adjacentes

(zones hachurees de retenue du materiel) que lorsque des vehicules desservent l'aeronef en partance pour les Etats-Unis.

19. Quels aeroports detiennent la designation de precontrole?

À l'entree en vigueur de l'accord TFMA, les huit aeroports de precontrole canadiens existants verront leurs designations mises à jour pour refleter la zone de precontrole designee et le nouveau perimetre de precontrole, comme defini dans l'accord TFMA.

Transports Canada accordera les nouvelles approbations de designation pour chaque aeroport à la date d'entree en vigueur de l'accord. Ces approbations comprennent une lettre, accompagnee de diagrammes schematiques codes par couleur, qui designent clairement la zone de precontrole et le perimetre designes dans un aeroport. Une approbation de designation de precontrole sera emise, le cas echeant, pour tous les autres aeroports susceptibles d'instaurer un precontrole à l'avenir.

Carte d'identite pour les zones reglementees (CIZR)

20. Devrons-nous modifier notre demande de CIZR?

Nous ne connaissons pas le processus de demande de CIZA de chaque aeroport, car il s'agit d'un processus organisationnel. Du point de vue du gouvernement du Canada, le consentement pour la communication des renseignements personnels d'un candidat (nom, date de naissance) n'est requis que sur le formulaire de demande d'HST. Transports Canada transmettra un bulletin d'information aux bureaux de controle des laissez-passer de l'aeroport, mettant en evidence les champs qui ont change sur le formulaire de demande d'HST et qui necessitent une attention particuliere par les responsables de l'enregistrement et sera accompagnee de ces FAQ.

21. Comment la CIZR indiquera-t-elle que la personne a fait l'objet d'une verification en vue d'avoir acces à la zone de precontrole designee?

The U.S. has suggested that need for a visual identifier of some sort for their officers to easily recognize which employees have been vetted through the new preclearance vetting process when the time comes and the transition period is over. As a proactive measure, Transport Canada is currently working with CATSA to determine how best to fit a visual identifier into the RAIC template for your respective airports for those individuals that will have been processed through the LAMA vetting process from LAMA entry into force date and onward. This identifier, once chosen, would be consistent nationally across all airports.

22. Si Transports Canada choisit d'adopter un identificateur visuel, comment les employes beneficant d'un droit acquis seront-ils identifies? Quels sont les couts supplementaires?

Les detenteurs actuels d'une HST conserveront leur CIZR actuelle jusqu'à ce que leur HST doive être renouvelée.

Transports Canada collabore avec J'ACSTA pour déterminer la meilleure façon d'intégrer un identificateur visuel approprié dans le modèle de CIZR pour vos aéroports respectifs, car nous réalisons que chaque modèle de CIZR des aéroports est différent. L'identificateur visuel sera le même partout au pays, mais la façon dont il apparaît sur la CIZR peut varier d'un aéroport à l'autre. D'autres discussions sont requises à cet égard, mais l'ACSTA indique qu'une fois un identificateur est choisi, il sera assez facile de l'intégrer dans le modèle de CIZR en vue de l'entrée en vigueur de l'accord TFMA.

Les aéroports ne doivent pas engager de coûts supplémentaires découlant du nouvel identificateur visuel proposé. Les nouvelles CIZR qui comprennent cet identificateur visuel ne seront délivrées qu'aux nouveaux détenteurs d'HST qui ont fait l'objet d'une vérification des antécédents effectuée par les États-Unis ou aux détenteurs d'HST existants lors du renouvellement de leur HST. Dans les deux cas, les autorités aéroportuaires délivreraient de nouvelles CIZR, peu importe si l'identificateur visuel doit apparaître sur la carte.

Entre-temps, et semblable à la pratique actuelle, les aéroports devront gérer cette transition selon les procédures d'utilisation normalisées de niveau local, etc. afin que le CBP sache qui a accès sans escorte à la zone de précontrôle désignée et qui n'a pas accès. Cela est conforme aux attentes du CBP concernant la stérilité de la zone.

Application de la loi

23. Quelles sont les attentes en matière d'application de la loi?

Jusqu'à ce que toutes les personnes qui ont besoin d'un accès sans escorte à la zone de précontrôle désignée aient terminé le processus de vérification de l'accord TFMA et aient reçu une HST dans ce contexte, le statu quo sera maintenu. À tout moment, si une personne se trouvant dans la zone de précontrôle désignée n'a pas besoin d'y être, le même processus s'appliquerait conformément à votre pratique actuelle, étant donné que la préservation de la stérilité de la zone prime.

Les mêmes personnes qui disposent actuellement d'un accès à la zone de précontrôle désignée devraient continuer d'avoir accès jusqu'à ce que leur HST doive être renouvelée. Nous nous attendons également à ce que d'autres personnes aient également besoin d'accéder à la zone de précontrôle désignée, étant donné que la définition a été élargie aux termes de l'accord TFMA afin d'inclure la salle des bagages et le moyen de transport en partance. Cette situation peut être gérée par le contrôle d'accès, le cas échéant, jusqu'au renouvellement de l'HST, mais la règle de base est que si les employés ont actuellement accès à ces zones supplémentaires, ils continueront à l'avoir en application de l'accord TFMA et seront assujettis au nouveau processus une fois leur HST expiré.

Après la période de transition, on s'attend à ce que tous les aéroports utilisent le contrôle d'accès pour s'assurer que seuls les détenteurs d'HST ayant fait l'objet d'une vérification de leurs antécédents par les États-Unis dans le cadre de leur processus de demande d'HST auront accès à la zone de précontrôle désignée. Nous sommes conscients que ce sera une tâche ardue étant donné que certains détenteurs de CIZR seront contrôlés selon le nouveau processus et que d'autres ne le seront pas. Toutefois, cinq ans après l'entrée en vigueur de l'accord TFMA, le contrôle de l'accès devrait garantir que seuls les employés dûment contrôlés dans le cadre du nouveau processus auront accès.

Le *Règlement sur le précontrôle au Canada* récemment publié autorise le détenteur d'un laissez-passer (c.-à-d. la CIZR), délivré par ou sous l'autorité de l'exploitant d'une installation, à entrer dans la zone de précontrôle désignée afin d'exécuter les fonctions de son emploi (alinéa 2(1) a)).

Les États-Unis ont le droit de remettre en question la nécessité d'un employé à se trouver dans la zone pour s'assurer qu'ils entrent à des fins professionnelles seulement.