



SECURITY NOTICE / AVIS DE SÛRETÉ



G/V – 003 A/M 3
2018.09.26

Use of Restricted Area Identity Card (RAIC)

The purpose of this Security Notice is to clarify for aerodrome operators, air carriers and CATSA the aviation security requirements related to the use of RAIC to access the restricted areas of an aerodrome.

This security notice is not a legal document but is used to clarify the intent of the aviation security regulatory requirements.

1. REGULATORY REQUIREMENTS

Sections 131/287/441, 165/321/452.23, 166/322/452.24 and 167/323/452.25 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* require that a person to whom a RAIC has been issued must not enter or remain in a restricted area unless the person is acting in the course of his/her employment, possesses an active RAIC that has been issued to him or her and visibly display the card on their outer clothing at all times.

2. DEADHEADING CREW

The department recognizes that deadheading crew members face unique operational challenges that other RAIC holders do not have, such as travelling both domestically and internationally often with little time to spare between flights.

Deadheading crewmembers are considered to be “acting in the course of their employment” when repositioning to another destination.

Deadheading crewmembers that hold a valid RAIC can access the restricted area through a restricted area access point whether in uniform or not.

Utilisation de la carte d'identité de zone réglementée (CIZR)

Cet avis vise à clarifier aux exploitants d'aérodromes, aux transporteurs aériens et à l'ACSTA les exigences en matière de sûreté aérienne relatives à l'utilisation de la CIZR pour accéder aux zones réglementées d'un aérodrome.

Cet avis de sûreté n'est pas un document juridique mais un document pour clarifier l'intention des exigences de la réglementation sur la sûreté aérienne.

1. EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES

Les articles 131/287/441, 165/321/452.23, 166/322/452.24 et 167/323/452.25 du *Règlement canadien de la sûreté aérienne, 2012* interdisent au titulaire d'une CIZR d'entrer ou de demeurer dans une zone réglementée à moins qu'il agisse dans le cadre de son emploi, qu'il soit en possession d'une CIZR activée qui lui a été délivrée et que sa carte soit portée visiblement et en tout temps sur son vêtement extérieur.

2. MEMBRES D'ÉQUIPAGE EN MISE EN PLACE

Le ministère est conscient que les membres d'équipage en mise en place font face à des défis opérationnels que d'autres titulaires de CIZR n'ont pas, tels que de voyager à l'intérieur du pays et à l'étranger avec très peu de temps libre entre les vols.

Les membres d'équipage en mise en place « agissent dans le cadre de leur emploi » lorsqu'ils se repositionnent vers une autre destination.

Les membres d'équipage en mise en place qui sont titulaires d'une CIZR valide peuvent accéder à la zone réglementée par un point d'accès à la zone réglementée, qu'ils soient en uniforme ou pas.

SECURITY NOTICE / AVIS DE SÛRETÉ

However, in accordance with the provisions stated in the section 25 of the *Screening Security Measures*, only crew members, air carrier employees who are deadheading and aircrew of foreign commercial air carriers, in uniform, are exempted from the Liquids, Aerosols and Gels (LAGs) restrictions. The LAGs must be in the crew members' carry-on baggage and the crew member must have a valid RAIC or a foreign commercial air carrier aircrew identification document

3. COMMUTING CREW

Commuting crew are not considered to be "acting in the course of their employment" but rather are considered to be passengers. If the commuting crew member chooses to leave the sterile area, he/she will be subject to screening at the pre-board screening checkpoint upon re-entry.

Commuting crew with a valid RAIC and aircrew of foreign commercial air carriers with aircrew identification, in uniform, are exempted from the **LAG restrictions** and will be allowed expedited screening either through a crew lane (if available), a family lane, a NEXUS lane (where available), or taken to the front of the queue.

4. USE OF NPS SCREENING CHECKPOINTS FOR TRAVELLING PURPOSES

It is not permitted for a non-passenger to use an NPS screening checkpoint for the purpose of travelling. For example, a non-passenger along with their luggage may not go through an NPS checkpoint at the beginning of their shift with the intent of traveling at the end of it.

As soon as a non-passenger is finished "acting in the course of their employment", they are required to leave the restricted area. Once they have left the restricted area, they are considered a pedestrian (do

Toutefois, en vertu des dispositions énoncées dans l'article 25 de la *Mesure de sûreté sur le contrôle*, seuls les membres d'équipage, les employés du transporteur en mise en place et les membres d'équipage de transporteurs aériens commerciaux étrangers, en uniforme, sont exemptés des exigences relatives aux liquides, aérosols et gels (LAG). Les membres d'équipage doivent transporter leurs LAG dans leur bagage de cabine et doivent posséder une CIZR valide ou un document d'identification de membre d'équipage de transporteurs aériens commerciaux étrangers.

3. MEMBRES D'EQUIPAGE EN DEPLACEMENT

Les membres d'équipage en déplacement ne sont pas considérés comme « agissant dans le cadre de leur emploi » mais plutôt comme des passagers. Si le membre de l'équipage en déplacement choisit de quitter la zone stérile, il/elle sera soumis à un contrôle au point de contrôle pré-embarquement lors de la réintégration.

Les membres d'équipage en déplacement qui possèdent une CIZR valide et les membres d'équipage de transporteurs aériens commerciaux étrangers qui possèdent un document d'identification de membre d'équipage, en uniforme, sont **exemptés des exigences relatives aux LAG** et feront l'objet d'un contrôle accéléré via une ligne pour les membres d'équipage (s'il y a lieu), une ligne familiale, une ligne NEXUS (s'il y a lieu) ou seront dirigés vers l'avant de la file d'attente.

4. UTILISATION D'UN POINT DE CONTRÔLE CNP À DES FINS DE VOYAGE

Il est interdit à un non-passager d'utiliser un point CNP à des fins de voyage. Par exemple, un non-passager ne peut se présenter au point de fouille non-passager au début de son quart de travail en possession de ses bagages, avec l'intention de voyager à la fin de celui-ci.

Dès lors qu'un non passager a terminé son quart de travail, il/elle est tenu de quitter la zone règlementée. Une fois hors de la zone règlementée l'employé

SECURITY NOTICE / AVIS DE SÛRETÉ

not have a flight) or a passenger (have a flight). If they have a flight, they are a passenger and must present themselves for screening at PBS. It is the air carrier's responsibility to ensure that every passenger and their carry-on baggage is screened before enplaning them (i.e. to go through screening at a CATSA PBS checkpoint) as prescribed in the CASRs, 2012 and Security Measures.

5. DOCUMENTATION REQUIRED FOR DEADHEADING CREW MEMBERS

Air carriers must provide their crew members with appropriate documentation identifying their crew members as deadheading. Deadheading crewmembers must always be in possession of these documents.

6. AERODROME OPERATOR RESPONSIBILITIES

The aerodrome operator is responsible for access control at the airport. At any time, the aerodrome operator may ask for proof of status of the person using the restricted area access point. A RAIC holder must be able to demonstrate that he/she is using his/her RAIC in the course of their employment.

7. CATSA RESPONSIBILITIES

CATSA is responsible for screening at Canadian aerodromes including screening at all restricted area access points and locations inside the restricted area.

8. FAILURE TO COMPLY

Failure to comply with the applicable regulations and security measures is a contravention and may result in enforcement action.

devient un membre du public (il/elle ne voyage pas) ou un passager (il/elle voyage). Si l'employé voyage, il/elle devra se présenter au CPE. La responsabilité incombe aux transporteurs aériens de s'assurer que le filtrage, la fouille, et le contrôle des passagers et de leurs bagages soient effectués avant l'embarquement (c.a.d. se présenter à un point de contrôle ACSTA) comme prescrit dans les RCSCA, 2012 et les mesures de sûreté.

5. DOCUMENTATION REQUISE POUR LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE EN MISE EN PLACE

Les transporteurs aériens doivent fournir à leurs membres d'équipage la documentation appropriée les identifiant comme membres d'équipage en mise en place. Les membres d'équipage en mise en place doivent avoir ces documents en leur possession en tout temps.

6. RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT DE L'AÉRODROME

L'exploitant de l'aérodrome est responsable du contrôle de l'accès à son aérodrome. En tout temps, l'exploitant de l'aérodrome peut demander une preuve de statut de la personne qui utilise le point d'accès à la zone réglementée. Le titulaire d'une CIZR doit pouvoir démontrer qu'il utilise sa CIZR dans le cadre de son emploi.

7. RESPONSABILITÉ DE L'ACSTA

L'ACSTA est responsable du contrôle de sûreté aux aéroports canadiens, y compris le contrôle de sûreté à tous les points d'accès aux zones réglementées et aux endroits dans la zone réglementée.

8. OMISSION DE SE CONFORMER

L'omission de se conformer aux dispositions de la réglementation et aux mesures de sûreté applicables est une infraction et peut entraîner des mesures de mise en application.

SECURITY NOTICE / AVIS DE SÛRETÉ

Please disseminate this Security Notice as quickly as possible. Veuillez diffuser cet avis de sûreté dans les meilleurs délais.



Mario Saucier

Director, Aviation Security Operations / Directeur, Opérations de la sûreté aérienne