

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MAY 15, 2019

Statutory Instruments 2019

SOR/2019-110 to 123 and SI/2019-22 to 25

Pages 1592 to 1794

OTTAWA, LE MERCREDI 15 MAI 2019

Textes réglementaires 2019

DORS/2019-110 à 123 et TR/2019-22 à 25

Pages 1592 à 1794

Notice to Readers

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 9, 2019, and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all “regulations” as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempt from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

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](#).

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 811, 90 Sparks Street, Ottawa, Canada.

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 Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 9 janvier 2019, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

La Partie II de la *Gazette du Canada* est le recueil des « règlements » définis comme tels dans la loi précitée et de certaines autres catégories de textes réglementaires et de documents qu’il est prescrit d’y publier. Cependant, certains règlements et catégories de règlements sont soustraits à la publication par l’article 15 du *Règlement sur les textes réglementaires*, établi en vertu de l’article 20 de la *Loi sur les textes réglementaires*.

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](#).

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la pièce 811, 90, rue Sparks, Ottawa, Canada.

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.

Registration
SOR/2019-110 April 26, 2019

CANADA TRANSPORTATION ACT

The Minister of Transport, pursuant to subsection 86.11(2)^a of the *Canada Transportation Act*^b, issues the annexed *Direction Respecting Tarmac Delays of Three Hours or Less*.

Ottawa, April 23, 2019

Marc Garneau
Minister of Transport

Direction Respecting Tarmac Delays of Three Hours or Less

Direction

1 The Canadian Transportation Agency must make a regulation respecting a carrier's obligations towards passengers in the case of tarmac delays of three hours or less, including the obligation to provide timely information and assistance to passengers, as well as the minimum standards of treatment of passengers.

Precedence

2 When this Direction takes effect, it supersedes any direction issued or correspondence or other communications sent to the Canadian Transportation Agency by the Minister or the Minister's representatives with respect to tarmac delays of three hours or less.

Coming into force

3 This Direction comes into force on the day on which it is registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Direction.)

Executive summary

Issues: Ministerial regulations are required to issue a direction to the Canadian Transportation Agency (the Agency) in order to regulate tarmac delays under three hours.

Enregistrement
DORS/2019-110 Le 26 avril 2019

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

En vertu du paragraphe 86.11(2)^a de la *Loi sur les transports au Canada*^b, le ministre des Transports donne la *Directive concernant les retards de trois heures ou moins sur l'aire de trafic*, ci-après.

Ottawa, le 23 avril 2019

Le ministre des Transports
Marc Garneau

Directive concernant les retards de trois heures ou moins sur l'aire de trafic

Directive

1 L'Office des transports du Canada régit par règlement les obligations du transporteur envers les passagers en cas de retard de trois heures ou moins sur l'aire de trafic, notamment celle de fournir des renseignements et de l'assistance en temps opportun aux passagers et les normes minimales à respecter quant au traitement des passagers.

Préséance

2 Lorsque la présente directive prend effet, elle l'emporte sur toute directive, correspondance ou autre communication du ministre ou de ses représentants destinée à l'Office des transports du Canada concernant les délais de trois heures ou moins sur l'aire de trafic.

Entrée en vigueur

3 La présente directive entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie de la Directive.)

Résumé

Enjeux : Il faut établir un règlement ministériel afin de donner des directives à l'Office des transports du Canada (l'Office) sur la façon de réglementer les retards sur l'aire de trafic d'une durée de moins de trois heures.

^a S.C. 2018, c. 10, s. 19

^b S.C. 1996, c. 10

^a L.C., 2018, ch. 10, art. 19

^b L.C. 1996, ch. 10

Description: The ministerial regulations will serve as a direction to the Agency to create regulations respecting the standards of treatment for passengers during tarmac delays under three hours, regardless of whether the delays are within or outside of air carrier's control.

Rationale: Pursuant to subsection 86.11(2) of the *Canada Transportation Act* (the Act), a ministerial regulation is required to issue a direction to the Agency.

Description : Le règlement ministériel servira de directive pour l'Office sur laquelle ce dernier pourra s'appuyer en vue de créer des règlements qui respectent les normes de traitement des passagers lorsqu'il y a des retards sur l'aire de trafic pour une durée inférieure à trois heures, peu importe si ces retards échappent ou non au contrôle du transporteur aérien.

Justification : En vertu du paragraphe 86.11(2) de la *Loi sur les transports au Canada* (la Loi), il faut établir un règlement ministériel pour donner des directives à l'Office.

Issues

Ministerial regulations are required to issue a direction to the Agency in order to regulate tarmac delays under three hours.

Background

This ministerial regulation issues a direction to the Agency to create regulations respecting the standards of treatment for passengers during tarmac delays under three hours, regardless of whether the delays are within or outside the air carrier's control. The purpose of this Direction is to ensure that Canada's *Air Passenger Protection Regulations* (APPR) adhere to the intent and spirit of the *Transportation Modernization Act*, as passed by the Parliament of Canada. As per the *Statutory Instruments Act*, the direction must be drafted as a ministerial regulation.

Objective

The objective of this ministerial regulation is to issue a direction clarifying the legislative intent of the *Transportation Modernization Act* for the Agency to regulate tarmac delays under three hours.

Description

The ministerial regulation will issue a direction to the Agency to make regulations respecting a carrier's obligations towards passengers in the case of tarmac delays of three hours or less. This includes the obligation to provide timely information and assistance to passengers, as well as the minimum standards of treatment of passengers.

Enjeux

Il faut établir un règlement ministériel afin de donner des directives à l'Office sur la façon de réglementer les retards sur l'aire de trafic d'une durée de moins de trois heures.

Contexte

Le règlement ministériel donne des directives à l'Office sur laquelle ce dernier pourra s'appuyer en vue de créer des règlements qui respectent les normes de traitement des passagers lorsqu'il y a des retards sur l'aire de trafic pour une durée inférieure à trois heures, peu importe si ces retards échappent ou non au contrôle du transporteur aérien. Le but de la présente directive est de veiller à ce que le *Règlement sur la protection des passagers aériens* (RPPA) du Canada respecte l'objet et l'esprit de la *Loi sur la modernisation des transports* telle qu'elle est adoptée par le Parlement du Canada. Conformément à la *Loi sur les textes réglementaires*, la directive doit être rédigée sous la forme d'un règlement ministériel.

Objectif

L'objectif du présent règlement ministériel est de donner à l'Office des directives relatives aux retards sur l'aire de trafic d'une durée inférieure à trois heures afin de clarifier l'intention du législateur dans la *Loi sur la modernisation des transports*.

Description

Le règlement ministériel donne des directives à l'Office lui indiquant de créer un règlement qui respecte les obligations des transporteurs aériens à l'endroit des passagers lorsqu'il y a des retards sur l'aire de trafic pour une durée de trois heures ou moins. Celles-ci comprennent notamment l'obligation de fournir aux passagers une aide et des renseignements en temps opportun, ainsi que l'obligation de respecter les normes minimales de traitement des passagers.

Regulatory development*Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

There are no impacts on modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation identified for this Direction.

Instrument choice

Directions made under subsection 86.11(2) of the *Canada Transportation Act* are ministerial regulations for the purposes of the *Statutory Instruments Act*. The *Statutory Instruments Act* requires such regulations to be registered by the Privy Council Office before they come into force and published in the *Canada Gazette*.

To be a regulation for the purposes of the *Statutory Instruments Act*, a direction regulation must meet the definition of both “statutory instrument” and “regulation” in subsection 2(1) of the *Statutory Instruments Act*.

Regulatory analysis*Costs and benefits*

There are no additional costs to industry for implementing this Direction.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this Direction, as there is no change in administrative burden to business.

Strategic environmental assessment

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

Gender-based analysis plus

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

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

This Direction comes into force on the day on which it is registered. When this Direction takes effect, it supersedes any other direction, correspondence or other

Élaboration de la réglementation*Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

La présente directive réglementaire n’a aucune incidence sur les obligations relatives aux traités modernes ou sur la mobilisation et la consultation des Autochtones.

Choix de l’instrument

Les directives établies en vertu du paragraphe 86.11(2) de la *Loi sur les transports au Canada* sont des règlements ministériels aux fins d’application de la *Loi sur les textes réglementaires*. La *Loi sur les textes réglementaires* exige que ces règlements soient enregistrés par le Bureau du Conseil privé avant d’entrer en vigueur. Elle exige également que ces règlements soient publiés dans la *Gazette du Canada*.

Pour constituer un règlement aux fins de la *Loi sur les textes réglementaires*, une directive doit correspondre à la fois à la définition de « texte réglementaire » et à la définition de « règlement » se trouvant au paragraphe 2(1) de la *Loi sur les textes réglementaires*.

Analyse de la réglementation*Coûts et avantages*

Aucun coût supplémentaire ne sera imputé à l’industrie en lien avec la mise en œuvre de cette directive.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à la présente directive, étant donné qu’il n’y a pas de changement dans le fardeau administratif lié aux activités.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à *La directive du Cabinet sur l’évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a été menée et a conclu qu’il n’est pas nécessaire d’effectuer une évaluation environnementale stratégique.

Analyse comparative entre les sexes plus

Cette directive n’a aucune incidence sur l’analyse comparative entre les sexes plus (ACS+).

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

La présente directive entre en vigueur à la date de son enregistrement. Dès que la présente directive sera en vigueur, elle remplacera toutes les autres directives,

communications sent to the Agency by the Minister of Transport with respect to tarmac delays of three hours or less.

Contact

Greg Zawadzki
Director
National Air Services Policy
Transport Canada
330 Sparks Street
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-993-4361
Fax: 613-991-6445
Email: greg.zawadzki@tc.gc.ca

correspondances ou autres communications transmises à l'Office par le ministre des Transports en lien avec les retards sur l'aire de trafic d'une durée de trois heures ou moins.

Personne-ressource

Greg Zawadzki
Directeur
Politique nationale des services aériens
Transports Canada
330, rue Sparks
Place de Ville, tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-993-4361
Télécopieur : 613-991-6445
Courriel : greg.zawadzki@tc.gc.ca

Registration
SOR/2019-111 April 30, 2019

CUSTOMS TARIFF

P.C. 2019-391 April 29, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance and the Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsection 53(2) of the *Customs Tariff*^a, makes the annexed *Order Amending the United States Surtax Order (Other Goods)*.

Order Amending the United States Surtax Order (Other Goods)

Amendment

1 The schedule to the *United States Surtax Order (Other Goods)*¹ is amended by deleting tariff item Nos. 8903.10.00, 8903.91.00, 8903.92.00 and 8903.99.90.

Coming into Force

2 This Order comes into force on the day on which it is registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

This Order amends the *United States Surtax Order (Other Goods)* to remove boats imported from the United States (U.S.) from the list of goods subject to Canada's countermeasures against U.S. steel and aluminum tariffs, in order to mitigate negative financial impacts on Canadian businesses.

Background

On July 1, 2018, the *United States Surtax Order (Other Goods)* came into force to apply surtaxes of 10% on

^a S.C. 1997, c. 36

¹ SOR/2018-153

Enregistrement
DORS/2019-111 Le 30 avril 2019

TARIF DES DOUANES

C.P. 2019-391 Le 29 avril 2019

Sur recommandation du ministre des Finances et de la ministre des Affaires étrangères et en vertu du paragraphe 53(2) du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (autres marchandises)*, ci-après.

Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (autres marchandises)

Modification

1 L'annexe du *Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (autres marchandises)*¹ est modifiée par suppression des numéros tarifaires 8903.10.00, 8903.91.00, 8903.92.00 et 8903.99.90.

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le présent décret modifie le *Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (autres marchandises)* en vue de radier les bateaux importés des États-Unis (É.-U.) de la liste de marchandises assujetties aux contre-mesures du Canada en réponse aux tarifs imposés par les É.-U. aux exportations d'acier et d'aluminium afin d'atténuer les répercussions financières négatives sur les entreprises canadiennes.

Contexte

Le 1^{er} juillet 2018, le *Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (autres marchandises)* est entré en vigueur en

^a L.C. 1997, ch. 36

¹ DORS/2018-153

various goods from the U.S., including boats. It was implemented as part of Canada's countermeasures (surtaxes) against \$16.6 billion in imports of steel, aluminum, and other goods from the U.S., representing the value of 2017 Canadian exports affected by U.S. steel and aluminum tariffs under section 232 of the *Trade Expansion Act of 1962*.

The objective of these countermeasures is to encourage a prompt end to U.S. tariffs on Canadian steel and aluminum exports to the U.S., which significantly impact Canada's steel and aluminum industries and threaten to undermine the integrity of the global trading system.

The products covered by Canada's countermeasures were selected to support political advocacy in the U.S., while also mitigating the potential negative impacts on the Canadian economy (e.g. by ensuring that alternative domestic or non-U.S. supply sources are available).

Objective

Removing boats from the list of goods subject to surtaxes eliminates a financial burden on Canadian companies and individuals importing these goods from the U.S., mitigating the negative domestic impact of surtaxes on the Canadian marine industry, boat dealers, and individual importers.

Description

The Order removes boats from the list of goods subject to surtaxes of 10% under the *United States Surtax Order (Other Goods)*.

Regulatory development

Consultation

On May 31, 2018, the Government of Canada published a notice of intent to apply surtaxes or similar trade-restrictive countermeasures on a list of steel, aluminum, and other products. The notice of intent formally launched a 15-day comment period for Canadians to submit their views on the proposed countermeasures.

During the comment period, a total of 1 108 formal submissions were received, namely from industry associations, large corporations, and small and medium-sized enterprises.

vue d'imposer une surtaxe de 10 % sur diverses marchandises provenant des É.-U., y compris les bateaux. Il a été mis en œuvre dans le cadre des contre-mesures (surtaxes) du Canada à l'encontre des importations d'acier, d'aluminium et d'autres marchandises provenant des É.-U. d'une valeur de 16,6 milliards dollars, représentant la valeur des exportations canadiennes de 2017 touchées par les tarifs américains sur l'acier et l'aluminium en vertu de l'article 232 de la *Trade Expansion Act of 1962*.

L'objectif de ces contre-mesures est d'encourager l'élimination rapide des droits de douane américains sur les exportations canadiennes d'acier et d'aluminium vers les États-Unis, qui ont des répercussions importantes sur les industries canadiennes de l'acier et de l'aluminium et qui menacent de miner l'intégrité du système commercial mondial.

Les produits visés par les contre-mesures canadiennes ont été choisis pour appuyer la défense des intérêts politiques aux États-Unis, tout en atténuant les répercussions négatives possibles sur l'économie canadienne (par exemple en veillant à ce que d'autres sources d'approvisionnement nationales ou non américaines soient disponibles).

Objectif

La radiation de bateaux de la liste des marchandises assujetties aux surtaxes élimine un fardeau financier imposé aux entreprises et aux particuliers canadiens qui importent ces marchandises en provenance des É.-U. en atténuant les conséquences nationales négatives des surtaxes sur l'industrie navale canadienne, sur les commerçants de bateaux et sur les importateurs particuliers.

Description

Le Décret radie les bateaux de la liste de marchandises assujetties aux surtaxes de 10 % en vertu du *Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (autres marchandises)*.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Le 31 mai 2018, le gouvernement du Canada a publié un avis d'intention d'appliquer des surtaxes ou des contre-mesures restrictives semblables sur le plan commercial sur une liste de produits d'acier, d'aluminium et d'autres produits. L'avis d'intention a officiellement lancé une période de commentaires de 15 jours pour permettre aux Canadiens de présenter leurs points de vue sur les contre-mesures proposées.

Au cours de la période de commentaires, 1 108 soumissions officielles ont été reçues, notamment de la part d'associations industrielles, de grandes sociétés, et de petites et moyennes entreprises.

Steel and aluminum producers expressed support for retaliation, as did the majority of submissions from individual Canadians. Downstream manufacturers of steel and aluminum-containing products generally expressed concerns with the potential negative impact of including certain products they import on the competitiveness of their Canadian operations. Importers of other products also raised concerns about the potential negative impact of surtaxes. For example, boat dealers raised concerns regarding negative price and competitiveness impacts (e.g. loss of sales due to increased prices) from the inclusion of U.S. boats they import and sell in Canada.

During public consultations on the scope of Canada's countermeasures, and since their application on July 1, 2018, significant concern has been expressed by Canadian marinas and boat dealers to government officials and in the media with respect to the negative financial impacts of the surtaxes on their operations.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

As a result of this Order, benefits in the form of removed surtaxes will be accessible to anyone seeking to import boats from the U.S. into Canada, including Indigenous peoples.

Instrument choice

The only viable mechanism to amend the *United States Surtax Order (Other Goods)* is through an order made under the *Customs Tariff*.

Regulatory analysis

Costs and benefits

Imports of boats from the U.S. represented \$663 million in imports to Canada in 2017, resulting in approximately \$66 million of annual surtax revenues. Given that this Order provides for the removal of surtaxes on boats, the surtaxes will no longer apply on a prospective basis. This will result in foregone government revenues, but also equivalent cost savings for importers of these goods.

Small business lens

The Order does not make changes to the importing and exporting of goods, including the required customs forms;

Les producteurs d'acier et d'aluminium, ainsi que la majorité des soumissions présentées par des Canadiens, ont exprimé leur appui aux mesures de représailles. Les fabricants de produits contenant de l'acier et de l'aluminium se sont généralement dits préoccupés par la potentielle incidence négative de l'inclusion de certains produits qu'ils importent sur la compétitivité de leurs activités au Canada. Les importateurs d'autres produits ont également signalé des répercussions négatives potentielles relatives aux surtaxes. Par exemple, certains commerçants de bateaux ont signalé des préoccupations concernant l'impact négatif sur les prix et la compétitivité (par exemple la perte de ventes en raison des prix accrus) découlant de l'inclusion des bateaux américains qu'ils importent et qu'ils vendent au Canada.

Pendant les consultations publiques concernant la portée des contre-mesures canadiennes et depuis leur application le 1^{er} juillet 2018, les ports de plaisance et les commerçants de bateaux canadiens ont fait part aux représentants du gouvernement, ainsi que dans les médias, d'importantes préoccupations en ce qui concerne les répercussions financières négatives des surtaxes sur leurs activités.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

En raison de ce décret, toute personne cherchant à importer des bateaux des É.-U. au Canada profitera des avantages découlant de l'élimination des surtaxes, y compris les peuples autochtones.

Choix de l'instrument

Le seul moyen valable de modifier le *Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (autres marchandises)* est à l'aide d'un autre décret adopté en vertu du *Tarif des douanes*.

Analyse de la réglementation

Coûts et avantages

Les importations de bateaux provenant des É.-U. représentaient 663 millions de dollars au titre d'importations au Canada en 2017, donnant ainsi lieu à des revenus annuels issus des surtaxes d'environ 66 millions de dollars. Étant donné que le présent décret prévoit l'annulation des surtaxes sur les bateaux, ces dernières ne s'appliqueront plus de manière prospective. Cela entraînera la perte de recettes gouvernementales, mais également des économies équivalentes pour les importateurs de ces marchandises.

Lentille des petites entreprises

Le Décret n'apporte aucune modification à l'importation et à l'exportation de marchandises, y compris les

rather, it removes boats from the list of goods subject to surtaxes. Accordingly, there is no incremental change to the level of administrative burden or compliance costs currently imposed on businesses, including small businesses, as a result of implementing this Order. Therefore, the small business lens does not apply.

“One-for-One” Rule

The Order amends the scope of applicable products listed in the *United States Surtax Order (Other Goods)*; it does not impose new regulatory requirements, nor does it remove existing regulatory requirements. Consequently, no increase or decrease in the level of administrative burden imposed on businesses is anticipated and, therefore, the “One-for-One” Rule does not apply.

Regulatory cooperation and alignment

The Order is not related to a work plan or commitment under a regulatory cooperation forum.

Strategic environmental assessment

In accordance with *The Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that this Order would not result in positive or negative environmental effects; therefore, a strategic environmental assessment is not required.

Gender-based analysis plus

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

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The Canada Border Services Agency is responsible for administering *Customs Tariff* legislation and regulations, and will ensure that the surtax on boats established in the *United States Surtax Order (Other Goods)* is no longer applied.

formulaire douanier requis; il radie plutôt les bateaux de la liste des marchandises assujetties aux surtaxes. En conséquence, il n’y a aucun changement cumulatif au niveau des coûts du fardeau administratif ou de l’observation imposés actuellement aux entreprises, y compris les petites entreprises, découlant de la mise en œuvre du présent décret. La lentille des petites entreprises ne s’applique donc pas.

Règle du « un pour un »

Le Décret modifie la portée des produits applicables énumérés dans le *Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (autres marchandises)*; il n’impose aucune nouvelle exigence réglementaire et il n’élimine pas non plus des exigences réglementaires existantes. Par conséquent, aucune augmentation ni aucune réduction du niveau du fardeau administratif imposé aux entreprises n’est prévue. La règle du « un pour un » ne s’applique donc pas.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le Décret n’est pas lié à un plan de travail ni à un engagement en vertu d’un forum 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*, une analyse préliminaire a permis de conclure que le présent décret n’entraînerait aucune répercussion positive ou négative sur l’environnement. Par conséquent, il n’est pas nécessaire d’effectuer une évaluation environnementale stratégique.

Analyse comparative entre les sexes plus

Le présent décret n’a aucune incidence sur l’analyse comparative entre les sexes plus (ACS+).

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

Mise en œuvre

L’Agence des services frontaliers du Canada est chargée d’appliquer les dispositions législatives et les règlements liés au *Tarif des douanes* et elle veillera à ce que la surtaxe sur les bateaux établie dans le *Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (autres marchandises)* ne s’applique plus.

Contact

Scott Winter
Director
Trade and Tariff Policy
International Trade Policy Division
Department of Finance Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-369-4034

Personne-ressource

Scott Winter
Directeur
Politique commerciale et tarifaire
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-369-4034

Registration
SOR/2019-112 May 3, 2019

FIRST NATIONS FISCAL MANAGEMENT ACT

Whereas, in accordance with paragraph 2(3)(a) of the *First Nations Fiscal Management Act*^a, the council of each band referred to in the annexed Order has requested that the name of the band be added to the schedule to that Act;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 2(3)^b of the *First Nations Fiscal Management Act*^a, makes the annexed *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*.

Gatineau, May 1, 2019

Carolyn Bennett
Minister of Indian Affairs
and Northern Development

Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act

Amendment

1 The schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

Animakee Wa Zhing #37 First Nation

Biinjitiwaabik Zaaging Anishinaabek First Nation

Mitaanjigamiing First Nation

Coming into Force

2 This Order comes into force on the day on which it is registered.

Enregistrement
DORS/2019-112 Le 3 mai 2019

LOI SUR LA GESTION FINANCIÈRE DES PREMIÈRES NATIONS

Attendu que, en vertu de l'alinéa 2(3)a) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*^a, le conseil de chaque bande visée dans l'arrêté ci-après a demandé que le nom de sa bande soit ajouté à l'annexe de cette loi,

À ces causes, en vertu du paragraphe 2(3)^b de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*^a, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations*, ci-après.

Gatineau, le 1^{er} mai 2019

La ministre des Affaires indiennes
et du Nord canadien
Carolyn Bennett

Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations

Modification

1 L'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Première Nation Animakee Wa Zhing n° 37

Première Nation anishinabe Biinjitiwaabik Zaaging

Première Nation Mitaanjigamiing

Entrée en vigueur

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

^a S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

^b S.C. 2015, c. 36, s. 177(2)

¹ S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

^a L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

^b L.C. 2015, ch. 36, par. 177(2)

¹ L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

First Nations wishing to access the full array of services available through the national First Nation institutions created under the *First Nations Fiscal Management Act* first require addition to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*. Subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* states that, at the request of a First Nation, the Minister of Indian Affairs and Northern Development may, by order, add, change or delete the name of the First Nation from the schedule.

The following three First Nations have requested, via Band Council Resolutions, to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*: Animakee Wa Zhing #37 First Nation, Biinjitiwaabik Zaaging Anishinaabek First Nation and Mitaanjigamiing First Nation in Ontario.

Background

The *First Nations Fiscal Management Act*¹ came into force on April 1, 2006. It supports economic development and well-being in First Nation communities by enhancing First Nations property taxation, creating a First Nations bond financing regime and supporting First Nations' capacity in financial management. These objectives are achieved through the national First Nation institutions established through the *First Nations Fiscal Management Act*. These institutions are the First Nations Finance Authority, the First Nations Tax Commission and the First Nations Financial Management Board.

Objectives

By virtue of an order made under subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* by the Minister of Indian Affairs and Northern Development, the names of the three aforementioned First Nations are added to the schedule to the Act.

These First Nations will have the ability to access some or all of the services available under the *First Nations Fiscal Management Act*. The national First Nation institutions will work closely with First Nations who wish to

¹ The title of the Act was changed from *First Nations Fiscal and Statistical Management Act* to *First Nations Fiscal Management Act* on April 1, 2013, upon dissolution of the First Nations Statistical Institute.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)

Enjeux

Les Premières Nations désireuses de se prévaloir de tous les services offerts par les institutions nationales des Premières Nations créées en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* doivent d'abord être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Le paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* affirme qu'à la demande d'une Première Nation, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien peut, par arrêté, ajouter, changer, ou retrancher le nom de cette Première Nation de l'annexe.

Les trois Premières Nations suivantes, par le biais de résolutions de conseil de bande, ont demandé à être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* : Première Nation Animakee Wa Zhing n° 37, Première Nation anishinabe Biinjitiwaabik Zaaging et Première Nation Mitaanjigamiing en Ontario.

Contexte

La *Loi sur la gestion financière des premières nations*¹ est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2006. Elle favorise le développement économique et le bien-être des collectivités des Premières Nations par le renforcement de leur régime d'impôt foncier, la mise en place d'un régime de financement par obligations, et le soutien de leur capacité de gestion financière. L'atteinte de ces objectifs passe par l'entremise des institutions nationales des Premières Nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* : l'Administration financière des Premières Nations, la Commission de la fiscalité des premières nations, et le Conseil de gestion financière des Premières Nations.

Objectifs

Au terme d'un arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien en vertu du paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, les noms des trois Premières Nations susmentionnées sont ajoutés à l'annexe de la Loi.

Ces Premières Nations pourront accéder à une partie ou à la totalité des services offerts sous le régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Les institutions nationales des Premières Nations collaboreront

¹ Précédemment connu sous *Loi sur la gestion financière et statistique des premières nations*, le titre de cette loi a été modifié le 1^{er} avril 2013 pour *Loi sur la gestion financière des premières nations* à la suite de la dissolution de l'Institut de la statistique des Premières Nations.

implement property tax systems and strong financial management practices, and who wish to access the First Nations bond financing regime.

Description

The *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*, made pursuant to subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act*, adds the names of the following First Nations to the schedule: Animakee Wa Zhing #37 First Nation, Biinjitiwaabik Zaaging Anishinaabek First Nation and Mitaanjigamiing First Nation.

The First Nations may — should their governments so choose — impose property taxes and use property tax revenues or other revenues to invest in and support community projects under the framework of the *First Nations Fiscal Management Act* as an alternative to the existing property tax jurisdiction available to First Nations under section 83 of the *Indian Act*. First Nations scheduled to the *First Nations Fiscal Management Act* are also able to seek certification in the areas of financial performance and financial management systems. Once certified, First Nations may apply for access to a First Nations bond financing regime based on their property tax or other revenue streams.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this Order, as it does not result in any administrative costs or savings for businesses.

Small business lens

The small business lens does not apply to this Order, as it does not impose any level of compliance and/or administrative costs on small businesses.

Consultation

Given that this Order implements requests by the three aforementioned First Nations to come under the *First Nations Fiscal Management Act*, it was not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by these First Nations with the residents of their communities.

The national institutions established under the *First Nations Fiscal Management Act* work closely with all First Nations who have requested to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

étroitement avec les Premières Nations qui désirent mettre en œuvre des systèmes d'impôts fonciers et des pratiques de gestion financière solides, et accéder au régime de financement des obligations des Premières Nations.

Description

L'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, pris en vertu du paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* ajoute les noms des Premières Nations suivantes à l'annexe : Première Nation Animakee Wa Zhing n° 37, Première Nation anishinabe Biinjitiwaabik Zaaging et Première Nation Mitaanjigamiing.

Les Premières Nations peuvent — si leur gouvernement choisit de le faire — percevoir des impôts fonciers et investir les revenus de ces impôts, ainsi que d'autres revenus, dans des projets communautaires et les appuyer selon le cadre de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Ces mesures viendraient alors remplacer la compétence en matière d'imposition foncière prévue actuellement à l'article 83 de la *Loi sur les Indiens*. Les Premières Nations figurant à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* peuvent aussi demander l'examen de leur rendement financier ainsi que la certification de leurs régimes de gestion financière. Une fois certifiées, les Premières Nations ont également accès à un régime de financement par obligations fondé sur leurs impôts fonciers ou autres sources de revenus.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au présent arrêté, car il n'implique aucune augmentation ou réduction des coûts administratifs pour les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au présent arrêté, car il n'impose aucun frais de conformité ou d'administration aux les petites entreprises.

Consultation

Compte tenu du fait que cet arrêté met en œuvre la demande d'inscription à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* des trois Premières Nations susmentionnées, il n'a pas été jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui ont été tenues par ces Premières Nations auprès des membres de leurs collectivités.

Les institutions nationales des Premières Nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* collaborent étroitement avec les Premières Nations qui ont demandé à être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Rationale

By joining the *First Nations Fiscal Management Act*, a First Nation may choose to implement a property tax system under the *First Nations Fiscal Management Act*, seek certification of its financial performance and financial management systems, and/or participate in a First Nations bond financing regime. These tools and services are provided to build economic infrastructure, promote economic growth and attract investment on reserve, thereby increasing the well-being of First Nation communities.

Implementation, enforcement and service standards

There are no compliance and enforcement requirements associated with this Order, and no implementation or ongoing costs can be directly associated with adding a First Nation to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

Contacts**For the First Nations Tax Commission**

Clarine Ostrove
Legal Counsel
c/o Mandell Pinder
422-1080 Mainland Street
Vancouver, British Columbia
V6B 2T4
Telephone: 604-681-4146
Fax: 604-681-0959

For Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada

Philippe Bertrand
Acting Director
Fiscal Policy and Investment Readiness Directorate
Economic Policy Development Branch
10 Wellington Street, 17th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-953-6230
Fax: 819-934-1983

Justification

En adhérant au régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, une Première Nation peut choisir de mettre en œuvre un régime d'impôt foncier en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, de demander l'examen de son rendement financier et la certification de ses régimes de gestion financière, ou de participer à un régime de financement des obligations des Premières Nations. Ces outils et services sont fournis dans le but d'établir une infrastructure économique, de promouvoir la croissance économique et d'attirer des investissements dans les réserves, ce qui aura pour effet d'accroître le bien-être des collectivités des Premières Nations.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le présent arrêté ne comprend aucune exigence en matière de conformité et d'application. Aucuns frais de mise en œuvre ou permanents ne peuvent être associés à l'ajout d'une Première Nation à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Personnes-ressources**Pour la Commission de la fiscalité des premières nations**

Clarine Ostrove
Avocate-conseil
a/s de Mandell Pinder
422-1080, rue Mainland
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6B 2T4
Téléphone : 604-681-4146
Télécopieur : 604-681-0959

Pour Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada

Philippe Bertrand
Directeur intérimaire
Direction des politiques budgétaires et préparation à l'investissement
Direction générale de l'élaboration de politiques
10, rue Wellington, 17^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-953-6230
Télécopieur : 819-934-1983

Registration
SOR/2019-113 May 6, 2019

TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS
ACT, 1992

P.C. 2019-413 May 3, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to sections 27^a and 27.1^b of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^c, makes the annexed *Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations*.

Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations

Interpretation

Definitions

1 (1) The following definitions apply in these Regulations.

Act means the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*. (*Loi*)

railway carrier means a person who has possession of dangerous goods for the purposes of transportation by railway vehicle on a main railway line, or for the purposes of storing them in the course of such transportation. (*transporteur ferroviaire*)

Terminology — *Transportation of Dangerous Goods Regulations*

(2) Unless the context requires otherwise, all other words and expressions used in these Regulations have the same meaning as in section 1.4 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

PART 1

Rail Security Reporting

Objective

2 This Part sets out security requirements for the purposes of section 5 of the Act.

Enregistrement
DORS/2019-113 Le 6 mai 2019

LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES
MARCHANDISES DANGEREUSES

C.P. 2019-413 Le 3 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des articles 27^a et 27.1^b de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^c, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses*, ci-après.

Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses

Définitions et interprétation

Définitions

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

Loi La *Loi de 1992 sur le transport de marchandises dangereuses* (*Act*)

transporteur ferroviaire Personne qui a la possession de marchandises dangereuses en vue de leur transport par véhicule ferroviaire sur une ligne principale de chemin de fer ou de leur entreposage pendant un tel transport. (*railway carrier*)

Terminologie — *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*

(2) Sauf indication contraire du contexte, les autres termes utilisés dans le présent règlement s'entendent au sens de l'article 1.4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

PARTIE 1

Rapports en matière de sûreté ferroviaire

Objet

2 La présente partie prévoit des règles de sûreté pour l'application de l'article 5 de la Loi.

^a S.C. 2009, c. 9, s. 25

^b S.C. 2009, c. 9, s. 26

^c S.C. 1992, c. 34

^a L.C. 2009, ch. 9, art. 25

^b L.C. 2009, ch. 9, art. 26

^c L.C. 1992, ch. 34

Potential threats and other security concerns

3 (1) A railway carrier must immediately report any potential threat or other security concern by telephone to the Transport Canada Situation Centre. Potential threats and other security concerns include

- (a)** any interference with a train crew;
- (b)** any bomb threats, either specific or non-specific;
- (c)** any reports or discoveries of suspicious items when the report or discovery results in a disruption of railway operations;
- (d)** any suspicious activities observed on or near a railway vehicle, at or near infrastructure used in railway operations or at or near a facility or location used in railway operations;
- (e)** the discovery, seizure or discharge of a firearm or other weapon on or near a railway vehicle, at or near infrastructure used in railway operations or at or near a facility or location used in railway operations;
- (f)** any signs of tampering with a railway vehicle if the railway carrier determines that security has been compromised; and
- (g)** any information relating to the possible surveillance of a railway vehicle, of infrastructure used in railway operations or of a facility or location used in railway operations.

Contents of report

(2) The report must include, if applicable and to the extent known, the following information:

- (a)** the railway carrier's name and contact information, including telephone number and email address;
- (b)** the name of the person who is making the report on behalf of the railway carrier and the person's title and contact information, including their telephone number and email address;
- (c)** any information that identifies any train that is affected by the potential threat or other security concern, including its itinerary and line or route position;
- (d)** any information that identifies any railway vehicle, infrastructure, facility or location that is affected by the potential threat or other security concern;

Menaces potentielles et autres préoccupations en matière de sûreté

3 (1) Le transporteur ferroviaire fait immédiatement rapport par téléphone au Centre d'intervention de Transports Canada de toute menace potentielle ou autre préoccupation en matière de sûreté. Les menaces potentielles et les autres préoccupations en matière de sûreté comprennent :

- a)** l'entrave au travail de l'équipe du train;
- b)** les alertes à la bombe, qu'elles soient précises ou non;
- c)** le signalement ou la découverte d'un objet suspect lorsque ce signalement ou cette découverte entraîne la perturbation des activités ferroviaires;
- d)** les activités suspectes qui sont observées à bord ou à proximité d'un véhicule ferroviaire, ou dans une infrastructure, une installation ou un endroit utilisés pour des activités ferroviaires ou à proximité de ceux-ci;
- e)** la découverte, la saisie ou la décharge d'une arme à feu ou d'une autre arme à bord ou à proximité d'un véhicule ferroviaire, ou dans une infrastructure, une installation ou un endroit utilisés pour des activités ferroviaires ou à proximité de ceux-ci;
- f)** les indices d'altération d'un véhicule ferroviaire, si le transporteur ferroviaire établit que la sûreté a été compromise;
- g)** les renseignements relatifs à la surveillance possible d'un véhicule ferroviaire ou d'une infrastructure, d'une installation ou d'un endroit utilisés pour des activités ferroviaires.

Contenu du rapport

(2) Le rapport comprend, le cas échéant et dans la mesure où ils sont connus, les renseignements suivants :

- a)** le nom du transporteur ferroviaire et ses coordonnées, y compris ses numéros de téléphone et adresse électronique;
- b)** le nom de la personne qui fait le rapport pour le compte du transporteur ferroviaire, son titre et ses coordonnées, y compris ses numéros de téléphone et adresse électronique ;
- c)** tout renseignement permettant d'identifier tout train visé par la menace potentielle ou autre préoccupation en matière de sûreté, y compris son itinéraire et sa position sur la ligne ou la route;
- d)** tout renseignement permettant d'identifier tout véhicule ferroviaire, infrastructure, installation ou endroit qui est visé par la menace potentielle ou autre préoccupation en matière de sûreté;

(e) the classification and quantity of any dangerous goods that are involved in the potential threat or other security concern; and

(f) a description of the potential threat or other security concern, including the date and time that the railway carrier became aware of it and the date and time of any incident linked to it.

e) la classification et la quantité des marchandises dangereuses visées par la menace potentielle ou autre préoccupation en matière de sûreté;

f) une description de la menace potentielle ou autre préoccupation en matière de sûreté, y compris la date et l'heure où le transporteur ferroviaire en a pris connaissance et la date et l'heure de tout incident connexe.

PART 2

Rail Security Requirements

General

Objective

4 This Part sets out security requirements for the purposes of section 5 of the Act.

Coordinator

Rail security coordinator

5 (1) A railway carrier must, at all times, have an employee designated as a rail security coordinator or an acting rail security coordinator.

Contact information

(2) The railway carrier must provide the Minister with

(a) the name and job title of the rail security coordinator or acting rail security coordinator; and

(b) 24-hour contact information for the rail security coordinator or acting rail security coordinator.

Duties

6 A railway carrier must ensure that the rail security coordinator or acting rail security coordinator

(a) coordinates security matters within the railway carrier's organization; and

(b) acts as the principal contact between the railway carrier, law enforcement and emergency response agencies and the Minister with respect to security matters.

PARTIE 2

Exigences en matière de sûreté ferroviaire

Général

Objet

4 La présente partie prévoit des règles de sûreté pour l'application de l'article 5 de la Loi.

Coordonnateur

Coordonnateur de la sûreté ferroviaire

5 (1) Le transporteur ferroviaire est tenu d'avoir, en tout temps, un employé désigné à titre de coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou de coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim.

Coordonnées

(2) Le transporteur ferroviaire fournit au ministre :

a) le nom et le titre du poste du coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou du coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim;

b) les coordonnées pour le joindre, en tout temps.

Fonctions

6 Le transporteur ferroviaire veille à ce que le coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou le coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim :

a) assure la coordination des questions en matière de sûreté au sein de l'organisation du transporteur ferroviaire;

b) serve d'intermédiaire principal entre le transporteur ferroviaire, les organismes d'application de la loi et d'intervention d'urgence et le ministre à l'égard des questions visant la sûreté.

Inspections

Security inspection — railway vehicle accepted

7 (1) If a railway carrier accepts a railway vehicle that contains dangerous goods for transport in a train and a placard is required under Part 4 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*, the railway carrier must carry out a visual security inspection of the railway vehicle when it is accepted for transport and when it is placed in the train.

Security inspection — dangerous goods accepted

(2) If a railway carrier accepts dangerous goods for transport in a railway vehicle in a train and a placard is required under Part 4 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*, the railway carrier must carry out a visual security inspection of the railway vehicle when it is placed in the train.

Tampering or suspicious items

(3) If a railway carrier that is carrying out an inspection under subsection (1) or (2) discovers signs of tampering or a suspicious item, the railway carrier must take measures to determine whether security has been compromised.

Compromise of security

(4) If the railway carrier determines that security has been compromised, the railway carrier must take measures to address the situation before transporting the dangerous goods.

PART 3

Security Plan and Training

General

Prescribed persons

8 A railway carrier, or a person who is employed by or is acting directly or indirectly for a railway carrier, is a prescribed person for the purposes of section 7.3 of the Act.

Security Plan and Security Plan Training

Application — security-sensitive dangerous goods

9 Sections 10 to 13 apply only to railway carriers that transport any of the security-sensitive dangerous goods set out in Schedule 1.

Inspections

Inspections de sûreté à l'acceptation d'un véhicule ferroviaire

7 (1) S'il accepte pour le transport dans un train un véhicule ferroviaire qui contient des marchandises dangereuses et qu'une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, le transporteur ferroviaire effectue une inspection visuelle de sûreté de ce véhicule ferroviaire lorsque celui-ci est accepté pour le transport et lorsque celui-ci est placé dans le train.

Inspections de sûreté à l'acceptation des marchandises dangereuses

(2) S'il accepte des marchandises dangereuses pour le transport au moyen d'un véhicule ferroviaire placé dans un train et qu'une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, le transporteur ferroviaire effectue une inspection visuelle de sûreté du véhicule ferroviaire lorsque celui-ci est placé dans le train.

Altération ou objets suspects

(3) S'il découvre des indices d'altération ou un objet suspect, le transporteur ferroviaire qui effectue une inspection en application des paragraphes (1) ou (2) prend des mesures pour établir si la sûreté a été compromise.

Sûreté compromise

(4) S'il établit que la sûreté a été compromise, le transporteur ferroviaire prend des mesures pour remédier à la situation avant de transporter les marchandises dangereuses.

PARTIE 3

Plan de sûreté et formations

Disposition générale

Personnes désignées

8 Est une personne désignée pour l'application de l'article 7.3 de la Loi, tout transporteur ferroviaire, ou toute personne qui est employée par un transporteur ferroviaire ou qui agit directement ou indirectement pour lui.

Plan de sûreté et formation sur le plan de sûreté

Application — marchandises dangereuses délicates pour la sûreté

9 Les articles 10 à 13 s'appliquent seulement aux transporteurs ferroviaires qui transportent l'une ou l'autre des marchandises dangereuses délicates pour la sûreté visées à l'annexe 1.

Security plan

10 (1) A railway carrier is required to implement a security plan that

- (a)** is in writing;
- (b)** identifies, by job title, a senior manager responsible for the plan's overall development and implementation;
- (c)** describes the railway carrier's organizational structure, identifies the departments that are responsible for implementing the plan or any portion of it and identifies every position whose incumbent is responsible for implementing the plan or any portion of it;
- (d)** describes the security duties of each identified department and position;
- (e)** sets out a process for notifying each person in a position referred to in paragraph (b) or (c) and who is responsible for implementing the plan or any portion of it that the plan or that portion of it must be implemented;
- (f)** includes an assessment of the security risks associated with the offering for transport, handling or transport of the dangerous goods set out in Schedule 1 that the railway carrier offers for transport, handles or transports;
- (g)** sets out a process for security inspections referred to in section 7, including
 - (i)** a procedure for conducting security inspections,
 - (ii)** a method for determining whether security has been compromised,
 - (iii)** a method for determining whether additional security inspections are necessary when, given the circumstances, security could be compromised, and
 - (iv)** a method for addressing the situation, if it is determined that security has been compromised;
- (h)** sets out measures to prevent access by unauthorized persons to the dangerous goods set out in Schedule 1 and to the railway vehicles used to transport those dangerous goods;
- (i)** sets out measures to verify information provided by candidates for positions that involve access to the dangerous goods set out in Schedule 1;
- (j)** sets out a policy on limiting access to security-sensitive information and sets out measures for the sharing, storing and destruction of that information;
- (k)** sets out measures to address other security risks identified in the assessment referred to in paragraph (f);

Plan de sûreté

10 (1) Tout transporteur ferroviaire est tenu de mettre en œuvre un plan de sûreté qui :

- a)** est établi par écrit;
- b)** désigne, par le titre de son poste, le cadre supérieur chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre générales du plan;
- c)** présente la structure organisationnelle du transporteur ferroviaire et indique les services et, par le titre de leur poste, les personnes chargés de la mise en œuvre du plan ou de toute partie de celui-ci ;
- d)** énonce les fonctions relatives à la sûreté de chaque service et de chaque poste indiqués;
- e)** prévoit un processus pour aviser chaque personne titulaire d'un poste visé aux alinéas b) ou c) et chargée de la mise en œuvre du plan ou d'une partie de celui-ci que le plan ou cette partie de celui-ci doit être mis en œuvre;
- f)** comprend une évaluation des risques en matière de sûreté qui sont associés à la présentation au transport, à la manutention ou au transport des marchandises dangereuses visées à l'annexe 1 que le transporteur ferroviaire présente au transport, manutentionne ou transporte;
- g)** prévoit un processus pour les inspections de sûreté visées à l'article 7, notamment :
 - (i)** la procédure pour effectuer ces inspections,
 - (ii)** la méthode pour établir si la sûreté a été compromise,
 - (iii)** la méthode pour établir si des inspections additionnelles sont nécessaires lorsque, selon les circonstances, la sûreté pourrait être compromise,
 - (iv)** la méthode pour remédier à la situation s'il a été établi que la sûreté a été compromise;
- h)** prévoit des mesures visant à prévenir l'accès, par des personnes non autorisées, aux marchandises dangereuses visées à l'annexe 1 et aux véhicules ferroviaires utilisés pour les transporter;
- i)** prévoit des mesures visant à vérifier les renseignements fournis par les candidats à un poste comportant l'accès aux marchandises dangereuses visées à l'annexe 1;
- j)** prévoit une politique visant à restreindre l'accès aux renseignements délicats sur le plan de la sûreté et des mesures visant leur communication, leur conservation et leur destruction;

(l) sets out a program for the security awareness training required under section 14 and the security plan training required under section 11; and

(m) sets out measures to respond to a security incident and for reporting it.

Implementation

(2) The railway carrier must

(a) make the most recent version of the security plan or any portion of it available to each person who is responsible for implementing the plan or that portion of it;

(b) review, and if necessary revise, the plan at least once a year;

(c) revise the plan if a change in circumstances is likely to affect the security risks identified in the assessment referred to in paragraph (1)(f);

(d) notify without delay the persons referred to in paragraph (a) of any significant revisions to the plan; and

(e) provide a copy of the plan to the Minister upon his or her request.

Commensurate measures

(3) The measures required under subsection (1) and under subsection 7.3(2) of the Act must be commensurate with the security risks identified in the assessment referred to in paragraph (1)(f).

Pre-existing plan

(4) For greater certainty, nothing in this section requires a railway carrier to develop a security plan if it already has a plan that meets the requirements of subsections (1) and (3).

Persons required to undergo security plan training

11 (1) A person who is employed by or is acting directly or indirectly for a railway carrier to which this section applies is required to undergo training on the security plan if that person

(a) offers for transport, handles or transports by railway vehicle, in Canada, any of the dangerous goods set out in Schedule 1; or

(b) is responsible, in Canada, for implementing the security plan or any portion of it but does not perform any of the duties referred to in paragraph (a).

k) prévoit des mesures visant à faire face aux autres risques en matière de sûreté qui figurent dans l'évaluation visée à l'alinéa f);

l) prévoit un programme concernant la formation visant la sensibilisation à la sûreté prévue à l'article 14 et la formation relative au plan de sûreté prévue à l'article 11;

m) prévoit des mesures visant à intervenir à la suite d'un incident de sûreté et à en faire rapport.

Mise en œuvre

(2) Le transporteur ferroviaire :

a) met la version la plus récente du plan de sûreté ou de toute partie de celui-ci à la disposition de chaque personne chargée de la mise en œuvre du plan ou de cette partie de celui-ci;

b) révisé le plan de sûreté, et si nécessaire le modifie, au moins une fois par année;

c) le modifie si un changement de circonstances est susceptible d'avoir une incidence sur les risques en matière de sûreté figurant dans l'évaluation visée à l'alinéa (1)f);

d) avise sans délai les personnes visées à l'alinéa a) de toute modification importante apportée au plan;

e) fournit une copie du plan au ministre à sa demande.

Mesures proportionnelles

(3) Les mesures visées au paragraphe (1) et au paragraphe 7.3(2) de la Loi doivent être proportionnelles aux risques en matière de sûreté figurant dans l'évaluation visée à l'alinéa (1)f).

Plan existant

(4) Il est entendu que le présent article n'a pas pour effet d'exiger que le transporteur ferroviaire élabore un plan de sûreté s'il dispose déjà d'un plan conforme aux exigences des paragraphes (1) et (3).

Personnes tenues de suivre la formation relative au plan de sûreté

11 (1) Toute personne qui est employée par un transporteur ferroviaire auquel le présent article s'applique, ou qui agit directement ou indirectement pour celui-ci, est tenue de suivre une formation relative au plan de sûreté si elle est chargée :

a) soit de la présentation au transport, de la maintenance ou du transport par véhicule ferroviaire, au Canada, de l'une ou l'autre des marchandises dangereuses visées à l'annexe 1;

Provision of training

(2) The railway carrier must ensure that training on the security plan is provided to the person

(a) before the day on which the person initially undertakes the duties referred to in paragraph (1)(a), unless the person has, before that date, received training that meets the requirements of section 12;

(b) within six months after the later of the day on which this subsection comes into force and the day on which the person initially undertakes the responsibility referred to in paragraph (1)(b), unless the person has, before that date, received training that meets the requirements of section 12; and

(c) on a recurrent basis at least once every three years after the day on which a person completed their previous training, including any training received before the coming into force of this subsection that meets the requirements of section 12.

Supervision

(3) The railway carrier must ensure that, until a person with the duties referred to in paragraph (1)(b) undergoes training on the security plan, the person performs their duties under the supervision of a person who has undergone training on the components of the plan that are relevant to the duties of the person being supervised.

Training topics

12 Training on the security plan must cover the following topics:

- (a)** the railway carrier's security objectives;
- (b)** the railway carrier's organizational structure with respect to security;
- (c)** the railway carrier's security procedures;
- (d)** the security duties of the person who is undergoing the training and any other security duties that are relevant to their duties; and
- (e)** the security plan measures that, in the event of a security incident, are relevant to the duties of the person undergoing the training.

Training on revised plan

13 If a railway carrier revises the security plan under subsection 10(2) in a way that significantly affects the duties

b) soit, au Canada, de la mise en œuvre du plan ou de toute partie de celui-ci mais ne remplit aucune des fonctions visées à l'alinéa a).

Formation donnée

(2) Le transporteur ferroviaire veille à ce que la formation relative au plan de sûreté soit donnée à la personne :

a) avant la date à laquelle la personne commence à exercer les fonctions visées à l'alinéa (1)a), sauf si elle a reçu avant cette date une formation qui respecte les exigences de l'article 12;

b) dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe ou, si elle est postérieure, la date à laquelle la personne commence à exercer les fonctions visées à l'alinéa (1)b), sauf si la personne a reçu avant cette date une formation qui respecte les exigences de l'article 12;

c) sur une base régulière, au moins une fois tous les trois ans à partir de la date à laquelle la personne a terminé la formation précédente, y compris toute formation reçue avant la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe qui respecte les exigences de l'article 12.

Supervision

(3) Le transporteur ferroviaire veille à ce que, jusqu'à ce qu'elle suive la formation relative au plan de sûreté, la personne qui exerce les fonctions visées à l'alinéa (1)b) le fasse sous la supervision d'une personne qui a suivi une formation sur les aspects du plan de sûreté qui sont pertinents en ce qui concerne les fonctions de la personne supervisée.

Aspects de la formation

12 La formation relative au plan de sûreté porte sur les aspects suivants :

- a)** les objectifs en matière de sûreté du transporteur ferroviaire;
- b)** sa structure organisationnelle en matière de sûreté;
- c)** ses procédures en matière de sûreté;
- d)** les fonctions relatives à la sûreté de la personne qui suit la formation et toute autre fonction relative à la sûreté qui est pertinente en ce qui concerne ses fonctions ;
- e)** les mesures du plan de sûreté qui, en cas d'incident de sûreté, sont pertinentes en ce qui concerne les fonctions de la personne qui suit la formation.

Formation relative au plan modifié

13 Le transporteur ferroviaire qui modifie le plan de sûreté en application du paragraphe 10(2) d'une manière

referred to in subsection 11(1), it must ensure that a person with those duties is provided with training on the revisions as soon as possible but not later than 90 days after the day on which the plan is revised.

Security Awareness Training

Security awareness training

14 (1) A railway carrier must ensure that security awareness training is provided on the following topics:

- (a)** the security risks that are posed by the dangerous goods that the railway carrier offers for transport, handles or transports;
- (b)** the measures that are designed to enhance rail security; and
- (c)** the recognition of and response to potential threats and other security concerns.

Persons required to undergo training

(2) A person who is employed by or is acting directly or indirectly for the railway carrier is required to undergo the security awareness training if the person

- (a)** offers for transport, handles or transports dangerous goods by railway vehicle, in Canada; or
- (b)** has duties, in Canada, regarding the security of the transportation of dangerous goods by railway vehicle but does not perform any of the duties referred to in paragraph (a).

Provision of training

(3) The railway carrier must ensure that the security awareness training is provided to the person

- (a)** before the day on which the person initially undertakes the duties referred to in paragraph (2)(a), unless the person has, before that date, received an equivalent training;
- (b)** within six months after the later of the day on which this subsection comes into force and the day on which the person initially undertakes the duties referred to in paragraph (2)(b), unless the person has, before that date, received an equivalent training; and
- (c)** on a recurrent basis at least once every three years after the day on which a person completed their previous

qui a une incidence importante sur les fonctions visées au paragraphe 11(1) veille à ce que de la formation relative aux modifications soit donnée aux personnes qui exercent ces fonctions dès que possible, mais au plus tard quatre-vingt-dix jours après la date des modifications.

Formation visant la sensibilisation à la sûreté

Formation sur la sensibilisation à la sûreté

14 (1) Tout transporteur ferroviaire veille à ce que soit donnée une formation visant la sensibilisation à la sûreté portant sur les aspects suivants :

- a)** les risques en matière de sûreté que posent les marchandises dangereuses que le transporteur ferroviaire présente au transport, manutentionne ou transporte;
- b)** les mesures conçues pour renforcer la sûreté ferroviaire;
- c)** la reconnaissance des menaces potentielles et des autres préoccupations en matière de sûreté et les moyens d'intervention à la suite de celles-ci.

Personnes tenues de suivre la formation

(2) Toute personne qui est employée par le transporteur ferroviaire, ou qui agit directement ou indirectement pour celui-ci, est tenue de suivre la formation sur la sensibilisation visant la sûreté si elle est chargée :

- a)** soit de la présentation au transport, de la manutention ou du transport des marchandises dangereuses par véhicule ferroviaire, au Canada;
- b)** soit, au Canada, de fonctions relatives à la sûreté du transport des marchandises dangereuses par véhicule ferroviaire, mais ne remplit aucune des fonctions visées à l'alinéa a).

Formation donnée

(3) Le transporteur ferroviaire veille à ce que la formation sur la sensibilisation visant la sûreté soit donnée à la personne :

- a)** avant la date à laquelle la personne commence à exercer les fonctions visées à l'alinéa (2)a), sauf si elle a déjà reçu une formation équivalente avant cette date;
- b)** dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe ou, si elle est postérieure, la date à laquelle la personne commence à exercer les fonctions visées à l'alinéa (2)b), sauf si elle a reçu une formation équivalente avant cette date;
- c)** sur une base régulière, au moins une fois tous les trois ans à partir de la date à laquelle la personne a

training, including any equivalent training received before the coming into force of this subsection.

Supervision

(4) The railway carrier must ensure that, until a person with the duties referred to in paragraph (2)(b) undergoes security awareness training, the person performs their duties under the supervision of a person who has undergone that training.

Training Records

Training records

15 (1) A railway carrier must have a training record for each person who has undergone training under section 11, 13 or 14.

Contents of training record

(2) The training record must include

(a) the person's name and details of the most recent training session that the person has received under each section, namely the date, the duration, the course title, the delivery method, the components of the security plan that were covered, if applicable, and the name of the training provider; and

(b) the title and date of each training session that the person has previously followed under each section.

Retention period

(3) The railway carrier must retain the record for at least two years after the day on which the person ceases to be employed by or act directly or indirectly for the railway carrier.

PART 4

Exemptions

Various exemptions

16 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods that are exempted from all or a portion of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* in accordance with one or more of the provisions of those Regulations that are set out in Schedule 2.

Limited quantities

17 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods that are in a limited quantity as determined in accordance with subsection 1.17(1) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

terminé la formation précédente, y compris toute formation équivalente reçue avant la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe.

Supervision

(4) Le transporteur ferroviaire veille à ce que, jusqu'à ce qu'elle suive la formation visant la sensibilisation à la sûreté, la personne qui exerce les fonctions visées à l'alinéa (2)b) le fasse sous la supervision d'une personne qui a suivi cette formation.

Dossier de formation

Dossiers de formation

15 (1) Le transporteur ferroviaire dispose d'un dossier de formation pour chaque personne qui a suivi une formation au titre des articles 11, 13 ou 14.

Contenu du dossier de formation

(2) Il veille à ce que le dossier contienne :

a) le nom de la personne et les détails de la formation la plus récente reçue par cette personne au titre de chaque article, soit la date, la durée, le titre, la méthode de formation, les aspects du plan de sûreté visés par la formation, le cas échéant, et le nom du prestataire de la formation;

b) le titre et la date des formations suivies antérieurement par cette personne au titre de chaque article.

Période de conservation

(3) Le transporteur ferroviaire conserve le dossier au moins deux ans après la date à laquelle la personne cesse d'être employée par lui ou d'agir, directement ou indirectement, pour lui.

PARTIE 4

Exemptions

Exemptions diverses

16 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont exemptées de l'application, en totalité ou en partie, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* aux termes de l'une ou plusieurs des dispositions de ce règlement figurant à l'annexe 2.

Quantités limitées

17 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont en une quantité limitée déterminée aux termes du paragraphe 1.17(1) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Excepted quantities

18 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods if

(a) they are in an excepted quantity as determined in accordance with subsections 1.17.1(1) and (2) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* or are in an excepted quantity that is specified in subsection 1.17.1(8) of those Regulations; and

(b) the requirement set out in subsection 1.17.1(5) of those Regulations is met.

Samples for classifying, analysing or testing

19 Parts 2 and 3 do not apply in respect of samples of goods that a railway loader reasonably believes to be dangerous goods if

(a) the classification or the exact chemical composition of the goods is unknown and cannot be readily determined; and

(b) the conditions set out in paragraphs 1.19.1(a) to (d) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met.

Dangerous goods in apparatus, piece of equipment or piece of machinery

20 Part 2 and sections 9 to 13 do not apply in respect of dangerous goods that are exempted from a portion of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* in accordance with special provision 167 of those Regulations.

Flammable liquids

21 Parts 2 and 3 do not apply in respect of dangerous goods that are exempted from a portion of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* in accordance with section 1.33 of those Regulations.

Engines or machinery containing dangerous goods

22 Parts 2 and 3 do not apply in respect of dangerous goods that are exempted from a portion of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* in accordance with special provision 154 of those Regulations.

Human or animal specimens

23 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods that are exempted from a portion of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* in accordance with section 1.42 of those Regulations.

Quantités exceptées

18 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses si :

a) d'une part, elles sont en une quantité exceptée aux termes des paragraphes 1.17.1(1) et (2) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ou en une quantité exceptée visée au paragraphe 1.17.1(8) de ce règlement;

b) d'autre part, l'exigence prévue au paragraphe 1.17.1(5) de ce règlement est respectée.

Échantillons pour classification, analyse ou épreuve

19 Les parties 2 et 3 ne s'appliquent pas à l'égard des échantillons de marchandises dont le chargeur ferroviaire a des motifs raisonnables de croire qu'ils sont des marchandises dangereuses si :

a) d'une part, leur classification ou leur composition chimique exacte est inconnue et ne peut être facilement déterminée;

b) d'autre part, les conditions prévues aux alinéas 1.19.1a) à d) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies.

Marchandises dangereuses contenues dans un équipement, une machine ou un appareil

20 La partie 2 et les articles 9 à 13 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont exemptées de l'application, en partie, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* aux termes de la disposition particulière 167 de ce règlement.

Liquides inflammables

21 Les parties 2 et 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont exemptées de l'application, en partie, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* aux termes de l'article 1.33 de ce règlement.

Moteurs ou machines contenant des marchandises dangereuses

22 Les parties 2 et 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont exemptées de l'application, en partie, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* aux termes de la disposition particulière 154 de ce règlement.

Spécimens d'origine humaine ou animale

23 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont exemptées de l'application, en partie, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* aux termes de l'article 1.42 de ce règlement.

Medical or clinical waste

24 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods that are medical waste or clinical waste if the conditions set out in paragraphs 1.42.3(a) and (b) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met.

Radioactive materials

25 Parts 2 and 3 do not apply in respect of dangerous goods that are radioactive materials included in Class 7 if the conditions set out in paragraphs 1.43(a) and (b) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met.

Residue in drum

26 (1) Subject to subsection (2), Part 2 and sections 9 to 13 do not apply in respect of a residue of dangerous goods contained in a drum if the conditions set out in paragraphs 1.44(a) and (b) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met.

Exception

(2) This exemption does not apply in respect of dangerous goods that are included in Packing Group I or that are contained in a drum for which a Class 1, 4.3, 6.2 or 7 label is required under the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

Marine pollutants

27 Part 2 and sections 9 to 13 do not apply in respect of substances that are classified as marine pollutants in accordance with subparagraph 2.43(b)(ii) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

Life-saving appliances

28 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods that are determined, in accordance with subsections (1) and (2) of special provision 21 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*, to be either UN2990, LIFE-SAVING APPLIANCES, SELF-INFLATING or UN3072, LIFE-SAVING APPLIANCES NOT SELF-INFLATING, if the conditions set out in subsection (3) of that special provision are met.

Molten sulphur

29 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods that are UN2448, MOLTEN SULFUR, MOLTEN SULPHUR, SULFUR, MOLTEN or SULPHUR, MOLTEN, if the dangerous goods are transported in a large means of containment and the conditions set out in paragraphs (a) and (b) of special provision 32 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met.

Déchets médicaux ou déchets d'hôpital

24 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont des déchets médicaux ou des déchets d'hôpital si les conditions prévues aux alinéas 1.42.3a) et b) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies.

Matières radioactives

25 Les parties 2 et 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont des matières radioactives incluses dans la classe 7 si les conditions prévues aux alinéas 1.43a) et b) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies.

Résidus dans un fût

26 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la partie 2 et les articles 9 à 13 ne s'appliquent pas à l'égard d'un résidu de marchandises dangereuses placées dans un fût si les conditions prévues aux alinéas 1.44a) et b) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies.

Exception

(2) L'exemption ne s'applique pas à l'égard des marchandises dangereuses incluses dans le groupe d'emballage I ou placées dans un fût pour lequel une étiquette serait exigée pour les classes 1, 4.3, 6.2 ou 7 aux termes du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Polluants marins

27 La partie 2 et les articles 9 à 13 ne s'appliquent pas à l'égard des matières qui sont classées comme polluants marins aux termes du sous-alinéa 2.43b)(ii) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Engins de sauvetage

28 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont déterminées, conformément aux paragraphes (1) et (2) de la disposition particulière 21 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, comme étant soit UN2990, ENGIN DE SAUVETAGE AUTOGONFLABLES, soit UN3072, ENGIN DE SAUVETAGE NON AUTOGONFLABLES, si les conditions prévues au paragraphe (3) de cette disposition particulière sont réunies.

Soufre fondu

29 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont UN2448, SOUFRE FONDU, si celles-ci sont transportées dans un grand contenant et si les conditions prévues aux alinéas a) et b) de la disposition particulière 32 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies.

Lithium cells and batteries

30 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods that are UN3090, LITHIUM METAL BATTERIES (including lithium alloy batteries), UN3091, LITHIUM METAL BATTERIES CONTAINED IN EQUIPMENT (including lithium alloy batteries) or LITHIUM METAL BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT (including lithium alloy batteries), UN3480, LITHIUM ION BATTERIES (including lithium ion polymer batteries) or UN3481, LITHIUM ION BATTERIES CONTAINED IN EQUIPMENT (including lithium ion polymer batteries) or LITHIUM ION BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT (including lithium ion polymer batteries), if

(a) the conditions set out in subsection (1) of special provision 34 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met; and

(b) in the case of cells and batteries that are installed in equipment, the requirements of subsections (2) to (4) of special provision 34 of those Regulations are met.

Neutron radiation detectors

31 (1) Parts 1 to 3 do not apply in respect of a neutron radiation detector, including one with solder glass joints, that

(a) does not contain more than 1 g of boron trifluoride gas;

(b) may be transported under the UN number and shipping name UN1008, BORON TRIFLUORIDE, in accordance with subsection (1) of special provision 145 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*; and

(c) is packed in accordance with subsection (2) of special provision 145 of those Regulations.

Radiation detection systems

(2) Parts 1 to 3 do not apply in respect of a radiation detection system that contains a neutron radiation detector, including one with solder glass joints, if

(a) the neutron radiation detector meets the conditions set out in paragraphs (1)(a) and (b); and

(b) the radiation detection system is packed in accordance with subsection (3) of special provision 145 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

Piles et batteries au lithium

30 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont UN3090, PILES AU LITHIUM MÉTAL (y compris les piles à alliage de lithium), UN3091, PILES AU LITHIUM MÉTAL CONTENUES DANS UN ÉQUIPEMENT (y compris les piles à alliage de lithium) ou PILES AU LITHIUM MÉTAL EMBALLÉES AVEC UN ÉQUIPEMENT (y compris les piles à alliage de lithium); UN3480, PILES AU LITHIUM IONIQUE (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère) ou UN3481, PILES AU LITHIUM IONIQUE CONTENUES DANS UN ÉQUIPEMENT (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère) ou PILES AU LITHIUM IONIQUE EMBALLÉES AVEC UN ÉQUIPEMENT (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère), si :

a) d'une part, les conditions prévues au paragraphe (1) de la disposition particulière 34 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies;

b) d'autre part, dans le cas des piles et batteries qui sont installées dans un équipement, les exigences des paragraphes (2) à (4) de la disposition particulière 34 du même règlement sont respectées.

Détecteurs de rayonnement neutronique

31 (1) Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des détecteurs de rayonnement neutronique, y compris ceux à joints en verre de scellement, qui, à la fois :

a) contiennent au plus 1 g de trifluorure de bore gazeux;

b) peuvent être transportés sous le numéro et l'appellation réglementaire UN1008, TRIFLUORURE DE BORE, aux termes du paragraphe (1) de la disposition particulière 145 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*;

c) sont emballés conformément au paragraphe (2) de cette disposition particulière.

Systèmes de détection des rayonnements

(2) Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des systèmes de détection des rayonnements qui contiennent un détecteur de rayonnement neutronique, y compris celui à joints en verre de scellement, si :

a) d'une part, le détecteur de rayonnement neutronique respecte les conditions prévues aux alinéas (1)a) et b);

b) d'autre part, le système de détection des rayonnements est emballé conformément au paragraphe (3) de la disposition particulière 145 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

PART 5**Amendments and Coming into Force****Amendments to These Regulations**

32 Subsection 1(1) of these Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

handling site means a facility connected to a railway line where a railway vehicle is placed for the loading or unloading of dangerous goods. (*lieu de manutention*)

railway loader means

- (a) any person that operates a handling site, or
- (b) any manufacturer or producer of dangerous goods that has possession of dangerous goods at a handling site for the purposes of loading them prior to, or unloading them after, transportation by rail. (*chargeur ferroviaire*)

33 Section 9 of these Regulations is replaced by the following:

Application — security-sensitive dangerous goods

9 (1) Sections 10 to 13 apply only to railway carriers that transport and railway loaders that offer for transport or handle any of the security-sensitive dangerous goods set out in Schedule 1.

Precision

(2) For greater certainty, paragraph 10(1)(g) does not apply to railway loaders.

34 Sections 10 to 15 of these Regulations are amended by replacing “railway carrier” and “railway carrier’s” with “railway carrier or railway loader” and “railway carrier’s or railway loader’s”, respectively.

Coming into Force**One month after registration**

35 (1) Subject to subsections (2) to (4), these Regulations come into force on the day that, in the first month after the month in which they are registered, has the same calendar number as the

PARTIE 5**Modifications et entrée en vigueur****Modifications au présent règlement**

32 Le paragraphe 1(1) du présent règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

chargeur ferroviaire Selon le cas :

- a) toute personne qui exploite un lieu de manutention;
- b) tout fabricant ou producteur de marchandises dangereuses qui a la possession de marchandises dangereuses à un lieu de manutention en vue de leur chargement avant le transport ferroviaire ou de leur déchargement après celui-ci. (*railway loader*)

lieu de manutention Installation reliée à une ligne de chemin de fer où un véhicule ferroviaire est placé pour le chargement ou le déchargement de marchandises dangereuses. (*handling site*)

33 L’article 9 du présent règlement est remplacé par ce qui suit :

Application — marchandises dangereuses délicates pour la sûreté

9 (1) Les articles 10 à 13 s’appliquent seulement aux transporteurs ferroviaires qui transportent l’une ou l’autre des marchandises dangereuses délicates pour la sûreté visées à l’annexe 1 et aux chargeurs ferroviaires qui présentent au transport ou manutentionnent l’une ou l’autre de ces marchandises.

Précision

(2) Il est entendu que l’alinéa 10(1)(g) ne s’applique pas aux chargeurs ferroviaires.

34 Aux articles 10 à 15 du présent règlement, « transporteur ferroviaire » est remplacé par « transporteur ferroviaire ou chargeur ferroviaire », avec les adaptations nécessaires.

Entrée en vigueur**Un mois après l’enregistrement**

35 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), le présent règlement entre en vigueur le jour qui, dans le premier mois suivant le mois de son enregistrement, porte le même quantième que le jour

day on which they are registered or, if that first month has no day with that number, the last day of that first month.

Three months after registration

(2) Sections 4 to 7 come into force on the day that, in the third month after the month in which these Regulations are registered, has the same calendar number as the day on which they are registered or, if that third month has no day with that number, the last day of that third month.

Nine months after registration

(3) Sections 8 to 15 come into force on the day that, in the ninth month after the month in which these Regulations are registered, has the same calendar number as the day on which they are registered or, if that ninth month has no day with that number, the last day of that ninth month.

First anniversary of registration

(4) Sections 19 and 32 to 34 come into force on the first anniversary of the day on which these Regulations are registered.

SCHEDULE 1

(Section 9 and paragraphs 10(1)(f), (h) and (i) and 11(1)(a))

Security-sensitive Dangerous Goods

| Item | Description |
|------|--|
| 1 | Any quantity of dangerous goods included in Class 1.1, 1.2 or 1.3 |
| 2 | Any quantity of dangerous goods included in Class 1.4, 1.5 or 1.6 for which a placard is required under Part 4 of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i> |
| 3 | Any dangerous goods included in Class 2.1 that are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L |
| 4 | Any dangerous goods included in Class 2.2, with a subsidiary class of Class 5.1, that are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L |
| 5 | Any quantity of dangerous goods included in Class 2.3 |
| 6 | Any dangerous goods included in Class 3 that are included in Packing Group I or II, are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 10 000 L |

de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce premier mois.

Trois mois après l'enregistrement

(2) Les articles 4 à 7 entrent en vigueur le jour qui, dans le troisième mois suivant le mois de l'enregistrement du présent règlement, porte le même quantième que le jour de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce troisième mois.

Neuf mois après l'enregistrement

(3) Les articles 8 à 15 entrent en vigueur le jour qui, dans le neuvième mois suivant le mois de l'enregistrement du présent règlement, porte le même quantième que le jour de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce neuvième mois.

Premier anniversaire de l'enregistrement

(4) Les articles 19 et 32 à 34 entrent en vigueur au premier anniversaire de l'enregistrement du présent règlement.

ANNEXE 1

(article 9 et alinéas 10(1)(f), h), i) et 11(1)(a))

Marchandises dangereuses délicates pour la sûreté

| Article | Description |
|---------|--|
| 1 | Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans les classes 1.1, 1.2 ou 1.3 |
| 2 | Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans les classes 1.4, 1.5 ou 1.6 pour lesquelles une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> |
| 3 | Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 2.1 qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L |
| 4 | Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 2.2, avec une classe subsidiaire de la classe 5.1, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L |
| 5 | Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 2.3 |
| 6 | Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 3 qui sont incluses dans les groupes d'emballage I ou II, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 10 000 L |

| Item | Description | Article | Description |
|------|--|---------|--|
| 7 | <p>Any of the following dangerous goods included in Class 3 that are included in Packing Group III, are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 10 000 L:</p> <p>(a) UN1170, ETHANOL with more than 24% ethanol, by volume, ETHANOL SOLUTION with more than 24% ethanol, by volume, ETHYL ALCOHOL with more than 24% ethanol, by volume, or ETHYL ALCOHOL SOLUTION with more than 24% ethanol, by volume;</p> <p>(b) UN1202, DIESEL FUEL, GAS OIL or HEATING OIL, LIGHT;</p> <p>(c) UN1267, PETROLEUM CRUDE OIL;</p> <p>(d) UN1268, PETROLEUM DISTILLATES, N.O.S., or PETROLEUM PRODUCTS, N.O.S.;</p> <p>(e) UN1863, FUEL, AVIATION, TURBINE ENGINE;</p> <p>(f) UN1987, ALCOHOLS, N.O.S.;</p> <p>(g) UN1993, FLAMMABLE LIQUID, N.O.S.;</p> <p>(h) UN3295, HYDROCARBONS, LIQUID, N.O.S.; and</p> <p>(i) UN3494, PETROLEUM SOUR CRUDE OIL, FLAMMABLE, TOXIC</p> | 7 | <p>Les marchandises dangereuses ci-après incluses dans la classe 3 qui sont incluses dans le groupe d'emballage III, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 10 000 L :</p> <p>a) UN1170, ALCOOL ÉTHYLIQUE contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume, ALCOOL ÉTHYLIQUE EN SOLUTION contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume, ÉTHANOL contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume, ou ÉTHANOL EN SOLUTION contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume;</p> <p>b) UN1202, DIESEL, GAZOLE ou HUILE DE CHAUFFE LÉGÈRE;</p> <p>c) UN1267, PÉTROLE BRUT;</p> <p>d) UN1268, DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A.;</p> <p>e) UN1863, CARBURÉACTEUR;</p> <p>f) UN1987, ALCOOLS, N.S.A.;</p> <p>g) UN1993, LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A.;</p> <p>h) UN3295, HYDROCARBURES, LIQUIDES, N.S.A.;</p> <p>i) UN3494, PÉTROLE BRUT ACIDE, INFLAMMABLE, TOXIQUE</p> |
| 8 | <p>Any quantity of any of the following dangerous goods included in Class 3 that are desensitized explosives and for which a placard is required under Part 4 of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i>:</p> <p>(a) UN1204, NITROGLYCERIN SOLUTION IN ALCOHOL with not more than 1% nitroglycerin;</p> <p>(b) UN2059, NITROCELLULOSE SOLUTION, FLAMMABLE with not more than 12.6% nitrogen, by dry mass, and not more than 55% nitrocellulose;</p> <p>(c) UN3064, NITROGLYCERIN, SOLUTION IN ALCOHOL with more than 1% but not more than 5% nitroglycerin; and</p> <p>(d) UN3379, DESENSITIZED EXPLOSIVE, LIQUID, N.O.S.</p> | 8 | <p>Toute quantité des marchandises dangereuses ci-après incluses dans la classe 3 qui sont des explosifs désensibilisés et pour lesquelles une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> :</p> <p>a) UN1204, NITROGLYCÉRINE EN SOLUTION ALCOOLIQUE avec au plus 1 % de nitroglycérine;</p> <p>b) UN2059, NITROCELLULOSE EN SOLUTION INFLAMMABLE contenant au plus 12,6 % (masse sèche) d'azote et au plus 55 % de nitrocellulose;</p> <p>c) UN3064, NITROGLYCÉRINE EN SOLUTION ALCOOLIQUE avec plus de 1 % mais pas plus de 5 % de nitroglycérine;</p> <p>d) UN3379, LIQUIDE EXPLOSIBLE DÉSENSIBILISÉ, N.S.A.</p> |
| 9 | Any quantity of dangerous goods included in Class 4.1 that are desensitized explosives and for which a placard is required under Part 4 of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i> | 9 | Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 4.1 qui sont des explosifs désensibilisés et pour lesquelles une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> |
| 10 | Any dangerous goods included in Class 4.2 that are included in Packing Group I or II, are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L | 10 | Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 4.2 qui sont incluses dans les groupes d'emballage I ou II, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L |
| 11 | Any quantity of dangerous goods included in Class 4.3 for which a placard is required under Part 4 of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i> | 11 | Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 4.3 pour lesquelles une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> |
| 12 | Any dangerous goods included in Class 5.1 that are included in Packing Group I or II, are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L | 12 | Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 5.1 qui sont incluses dans les groupes d'emballage I ou II, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L |
| 13 | Any quantity of either of the following dangerous goods included in Class 5.2: | 13 | Toute quantité des marchandises dangereuses ci-après incluses dans la classe 5.2 : |
| | <p>(a) UN3111, ORGANIC PEROXIDE TYPE B, LIQUID, TEMPERATURE CONTROLLED,; and</p> <p>(b) UN3112, ORGANIC PEROXIDE TYPE B, SOLID, TEMPERATURE CONTROLLED</p> | | <p>a) UN3111, PEROXYDE ORGANIQUE DU TYPE B, LIQUIDE, AVEC RÉGULATION DE TEMPÉRATURE;</p> <p>b) UN3112, PEROXYDE ORGANIQUE DU TYPE B, SOLIDE, AVEC RÉGULATION DE TEMPÉRATURE</p> |

| Item | Description |
|------|--|
| 14 | Any dangerous goods included in Class 6.1 that are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L |
| 15 | Any quantity of dangerous goods included in Class 6.1 that are included in Packing Group I due to inhalation toxicity |
| 16 | More than 500 kg of either of the following dangerous goods included in Class 7: (a) UN2977, RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE, FISSILE; and (b) UN2978, RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE, non-fissile or fissile excepted |
| 17 | Any quantity of a substance that is set out in the table to section 2.2 of Regulatory Document REGDOC-2.12.3, <i>Security of Nuclear Substances: Sealed Sources</i> , published in May 2013 by the Canadian Nuclear Safety Commission, as amended from time to time, and that is categorized in accordance with that table as a category 1 source or category 2 source |
| 18 | Any quantity of dangerous goods included in Class 7 that are Category I nuclear materials, Category II nuclear materials or Category III nuclear materials as defined in section 1 of the <i>Nuclear Security Regulations</i> |
| 19 | Any dangerous goods included in Class 8 that are included in Packing Group I, are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L |

SCHEDULE 2

(Section 16)

Exemptions Under the Transportation of Dangerous Goods Regulations

| Item | Provision of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i> |
|------|---|
| 1 | Section 1.15 |
| 2 | Section 1.18 |
| 3 | Section 1.19 |
| 4 | Section 1.25 |
| 5 | Section 1.27 |
| 6 | Section 1.32 |
| 7 | Section 1.36 |
| 8 | Section 1.42.1 |
| 9 | Section 1.42.2 |
| 10 | Section 1.45 |

| Article | Description |
|---------|--|
| 14 | Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 6.1 qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L |
| 15 | Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 6.1 qui sont incluses dans le groupe d'emballage I en raison de leur toxicité par inhalation |
| 16 | Les marchandises dangereuses ci-après incluses dans la classe 7 dont la quantité est supérieure à 500 kg : a) UN2977, MATIÈRES RADIOACTIVES, HEXAFLUORURE D'URANIUM, FISSILES; b) UN2978, MATIÈRES RADIOACTIVES, HEXAFLUORURE D'URANIUM, non fissiles ou fissiles exceptées |
| 17 | Toute quantité d'une substance qui figure au tableau de l'article 2.2 du document d'application de la réglementation REGDOC-2.12.3, intitulé <i>La sécurité des substances nucléaires : sources scellées</i> , publié en mai 2013 par la Commission canadienne de sûreté nucléaire, avec ses modifications successives, et qui est classée en conformité avec ce tableau comme une source de catégorie 1 ou de catégorie 2 |
| 18 | Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 7 qui sont des matières nucléaires de catégorie I, des matières nucléaires de catégorie II ou des matières nucléaires de catégorie III au sens de l'article 1 du <i>Règlement sur la sécurité nucléaire</i> |
| 19 | Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 8 qui sont incluses dans le groupe d'emballage I, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L |

ANNEXE 2

(article 16)

Exemptions prévues au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

| Article | Disposition du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> |
|---------|---|
| 1 | article 1.15 |
| 2 | article 1.18 |
| 3 | article 1.19 |
| 4 | article 1.25 |
| 5 | article 1.27 |
| 6 | article 1.32 |
| 7 | article 1.36 |
| 8 | article 1.42.1 |
| 9 | article 1.42.2 |
| 10 | article 1.45 |

| Item | Provision of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i> | Article | Disposition du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> |
|------|---|---------|---|
| 11 | Section 1.46 | 11 | article 1.46 |
| 12 | Special provision 18 | 12 | disposition particulière 18 |
| 13 | Subsection (2) of special provision 25 | 13 | paragraphe (2) de la disposition particulière 25 |
| 14 | Special provision 33 | 14 | disposition particulière 33 |
| 15 | Special provision 36 | 15 | disposition particulière 36 |
| 16 | Subsection (2) of special provision 39 | 16 | paragraphe (2) de la disposition particulière 39 |
| 17 | Special provision 40 | 17 | disposition particulière 40 |
| 18 | Subsection (2) of special provision 56 | 18 | paragraphe (2) de la disposition particulière 56 |
| 19 | Special provision 63 | 19 | disposition particulière 63 |
| 20 | Subsection (1) of special provision 64 | 20 | paragraphe (1) de la disposition particulière 64 |
| 21 | Subsection (2) of special provision 70 | 21 | paragraphe (2) de la disposition particulière 70 |
| 22 | Special provision 90 | 22 | disposition particulière 90 |
| 23 | Special provision 95 | 23 | disposition particulière 95 |
| 24 | Special provision 96 | 24 | disposition particulière 96 |
| 25 | Special provision 97 | 25 | disposition particulière 97 |
| 26 | Subsection (2) of special provision 99 | 26 | paragraphe (2) de la disposition particulière 99 |
| 27 | Special provision 100 | 27 | disposition particulière 100 |
| 28 | Subsection (2) of special provision 104 | 28 | paragraphe (2) de la disposition particulière 104 |
| 29 | Special provision 107 | 29 | disposition particulière 107 |
| 30 | Subsection (7) of special provision 124 | 30 | paragraphe (7) de la disposition particulière 124 |
| 31 | Special provision 127 | 31 | disposition particulière 127 |
| 32 | Special provision 128 | 32 | disposition particulière 128 |
| 33 | Special provision 134 | 33 | disposition particulière 134 |
| 34 | Subsection (2) of special provision 144 | 34 | paragraphe (2) de la disposition particulière 144 |
| 35 | Special provision 148 | 35 | disposition particulière 148 |

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Freight trains transporting dangerous goods can be particularly vulnerable to misuse or sabotage, given the harmful nature of the goods and the extensive and accessible nature of the railway system. To mitigate these risks and to better align Canadian standards with international standards, Transport Canada is introducing risk-based regulations for the transportation of dangerous goods by rail in Canada.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Les trains de marchandises transportant des marchandises dangereuses sont particulièrement vulnérables à une mauvaise utilisation ou à un acte de sabotage, compte tenu de la nature nocive des marchandises qu'ils transportent ainsi que du caractère accessible et de la vaste nature du réseau ferroviaire. Pour atténuer ces risques et harmoniser davantage les normes canadiennes avec les normes internationales, Transports Canada met en place un règlement fondé sur les risques touchant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer au Canada.

Description: The *Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations* (the Regulations) will require railway carriers and railway loaders to proactively engage in security planning processes and manage security risks, by introducing the following elements:

- security awareness training for employees;
- security plans that include appropriate measures to address risks; and
- security plan training for employees with duties related to the security plan or security sensitive dangerous goods.

Railway carriers will also be required to

- conduct security inspections of railway vehicles containing dangerous goods for which a placard is required when accepted for transport and when placed in a train;
- report potential threats and other security concerns to the Transport Canada Situation Centre; and
- have a rail security coordinator.

Cost-benefit statement: The Regulations are expected to have a positive impact on public security, by increasing the likelihood that terrorist activities would be detected and prevented, and by minimizing the consequences should an incident occur, such as loss of life, property damage, environmental damage, and reduced international trade flows.

The Regulations are expected to result in costs to railway carriers and railway loaders and the Government of \$17.43 million over a 10-year period (present value). As with the analysis of any security proposal, it is difficult to quantify the benefits; however, the Regulations will result in a positive impact on public security by reducing the likelihood that a terrorist attack involving dangerous goods transported by rail would occur.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule applies, with an estimated annualized administrative cost increase to railway loaders and railway carriers of \$784 (IN) and an additional regulatory title.

Description : Aux termes du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses* (le Règlement), les transporteurs et les chargeurs ferroviaires seraient tenus de jouer un rôle proactif dans les processus de planification de sûreté et de gestion des risques en matière de sûreté, en mettant en œuvre les éléments suivants :

- des séances de sensibilisation à la sûreté pour les employés;
- un plan de sûreté qui comprend des mesures adéquates pour atténuer les risques cernés;
- des séances de formation sur le plan de sûreté à l'intention des employés qui ont des fonctions associées au plan ou à des marchandises dangereuses délicates pour la sûreté.

Les transporteurs ferroviaires devront aussi :

- effectuer des inspections de sûreté des véhicules ferroviaires contenant des marchandises dangereuses pour lesquelles une plaque est exigée, lorsque celles-ci sont acceptées pour le transport et qu'elles sont placées dans le train;
- signaler les menaces possibles et les autres préoccupations en matière de sûreté au Centre d'intervention de Transports Canada;
- désigner un coordonnateur de la sûreté ferroviaire.

Énoncé des coûts et avantages : On s'attend à ce que le Règlement ait des répercussions positives sur la sûreté publique, en augmentant la probabilité que les activités terroristes soient détectées et empêchées, et en réduisant au minimum les conséquences d'un incident (notamment la perte de vies, les dommages à la propriété ou à l'environnement, et la perturbation des échanges commerciaux internationaux).

Le Règlement devrait entraîner des coûts pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires et le gouvernement évalués à 17,43 millions de dollars sur une période de 10 ans (valeur actuelle). Comme c'est le cas pour l'analyse de toute proposition touchant la sûreté, il est difficile de quantifier les avantages; toutefois, le Règlement aurait des répercussions positives sur la sûreté publique en réduisant la probabilité qu'un attentat terroriste mettant en cause des marchandises dangereuses transportées par chemin de fer se produise.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » s'applique; l'augmentation calculée sur une année des coûts administratifs pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires est estimée à 784 \$ (ajout); on prévoit aussi l'ajout d'un titre de réglementation.

The Regulations are expected to result in incremental compliance and administrative costs for all railway carriers and railway loaders of dangerous goods, regardless of their size. To minimize costs, Transport Canada is introducing an approach that aligns compliance costs with underlying risks, and gives industry the flexibility to implement security practices that are commensurate with their individual risk profiles and operational environments. Under this flexible approach, compliance activities and associated costs are expected to be lesser for small businesses.

Domestic and international coordination and cooperation: The Regulations will enhance alignment of the Canadian dangerous goods security requirements with the United States hazardous materials requirements, and facilitate the cross-border movement of dangerous goods by rail. The Regulations are also generally aligned with the United Nations Model Regulations respecting transportation of dangerous goods security.

The Regulations are also consistent with the objective of the Canada–United States Regulatory Cooperation Council, which is to better align Canada–United States regulatory approaches to make it easier for industry to do business on both sides of the border.

Background

Dangerous goods are an important aspect of the Canadian economy, with an estimated 30 million shipments transported within Canada each year, approximately 24% of which are transported by rail. Dangerous goods are used in almost every facet of Canadians' lives, from fuelling vehicles and providing home comfort, to manufacturing and industrial processes. Though dangerous goods are important to the Canadian economy and essential to modern life, they can, by their nature, be harmful to people, property and the environment, if misused or mishandled.

To mitigate harm during transport, the Government has historically focused on implementing safety requirements to reduce the likelihood and consequences of an accidental release of dangerous goods. However, dangerous goods are also vulnerable to deliberate misuse or sabotage in the rail supply chain. Though there have been no successful attacks in Canada, terrorist groups have committed numerous deadly attacks using dangerous goods in other parts of the world, which have highlighted the vulnerability of

On s'attend à ce que le Règlement entraîne des coûts de conformité et des coûts administratifs supplémentaires pour tous les transporteurs et chargeurs de marchandises dangereuses, indépendamment de leur taille. Pour minimiser les coûts, Transports Canada présente une approche qui harmonise les coûts de conformité avec les risques sous-jacents et donne à l'industrie la souplesse nécessaire pour mettre en œuvre des pratiques de sûreté qui correspondent à leurs profils de risques et à leurs environnements opérationnels. Grâce à cette approche flexible, les activités de conformité et les coûts connexes devraient être moins élevés pour les petites entreprises.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Le Règlement devrait favoriser une plus grande harmonisation des exigences de sûreté relatives aux marchandises dangereuses canadiennes avec celles des États-Unis, ce qui devrait faciliter le mouvement transfrontalier des marchandises dangereuses par chemin de fer. De manière générale, le Règlement est aussi conforme au règlement type des Nations Unies relatif à la sûreté du transport des marchandises dangereuses.

Le Règlement est également compatible avec l'objectif du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation qui est d'harmoniser les approches canado-américaines en matière de réglementation afin de permettre aux entreprises canadiennes et américaines de faire plus facilement des affaires des deux côtés de la frontière.

Contexte

Les marchandises dangereuses jouent un rôle important dans l'économie du pays. Chaque année au Canada, quelque 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses sont transportées, dont environ 24 % par chemin de fer. Elles sont utilisées dans presque toutes les sphères de la vie des Canadiens, qu'il s'agisse de faire le plein d'essence, d'accroître le confort de sa maison, de fabriquer des produits ou d'appliquer des procédés industriels. Même si les marchandises dangereuses sont importantes pour l'économie canadienne et qu'elles sont essentielles à la vie moderne, elles peuvent, par leur nature, mettre en danger les personnes, les propriétés et l'environnement, si elles ne sont pas utilisées ou manipulées correctement.

Pour atténuer les dommages pendant le transport, le gouvernement s'est toujours concentré sur la mise en œuvre d'exigences de sécurité dont l'objectif était de réduire la probabilité et les conséquences d'un rejet accidentel de marchandises dangereuses. Toutefois, les marchandises dangereuses qui font partie de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire sont également vulnérables à la mauvaise utilisation ou au sabotage. Même s'il n'y a jamais eu d'attentat réussi au Canada, des groupes terroristes ont

the system. In recognition of this risk, Parliament amended the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (TDGA) in 2009 to provide new federal authority to enhance the security of the transportation of dangerous goods in Canada. To date, the authority to regulate security has not been exercised: there are no regulations in place respecting the security of the transportation of dangerous goods by rail. Rather, Transport Canada and the rail industry have been working together to strengthen rail security, in part through a Memorandum of Understanding with the Railway Association of Canada and its member signatories. Under this agreement, signatories have implemented a number of effective security practices. However, the agreement does not specifically target the transportation of dangerous goods, nor does it include all railway carriers or any railway loaders.

Other comparable jurisdictions have implemented regulatory regimes for the security of the transportation of dangerous goods by rail. The United Nations has developed Model Regulations to encourage the uniform development of national and international transportation of dangerous goods requirements. The Model Regulations are widely accepted internationally, and form the basis of several international agreements and national regulatory regimes (as well as that of the European Union). The United States, Canada's largest trading partner, has also developed security regulations for the transportation of hazardous materials by rail that are generally aligned with the United Nations Model Regulations.

Issues

Strategic risk assessments conducted by Government of Canada security experts have indicated that the transportation of dangerous goods by rail is vulnerable to misuse or sabotage, including a terrorist attack, and the adverse impacts of such an event could be significant.

Though there is no imminent threat to the transportation of dangerous goods in Canada at this time, there are heightened concerns about the potential threat posed by individuals who subscribe to extremist ideologies. In addition, past events have highlighted the devastating impact that rail incidents involving dangerous goods can have on public safety, the environment and the economy. Most notably, on July 6, 2013, a Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA) train carrying light crude oil derailed in downtown Lac-Mégantic, Quebec: the ensuing explosions and fire killed 47 people, destroyed 40 buildings, and caused serious environmental damage to the downtown area and adjacent river and lake. Though this incident was

commis plusieurs attentats meurtriers à l'aide de marchandises dangereuses dans d'autres régions du monde. Ces attentats ont mis en évidence la vulnérabilité du système. Reconnaisant ce risque, le Parlement a modifié, en 2009, la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (LTMD) pour conférer de nouveaux pouvoirs fédéraux en vue de renforcer la sûreté du transport des marchandises dangereuses au Canada. À ce jour, le pouvoir de réglementer la sûreté n'a pas été exercé : il n'y a pas de règlement en place concernant la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Transports Canada et l'industrie ferroviaire ont plutôt travaillé de concert pour renforcer la sûreté ferroviaire, en partie grâce à un protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada et ses membres signataires. En vertu de cette entente, les signataires ont mis en œuvre un certain nombre de pratiques de sûreté efficaces. Toutefois, l'accord ne porte pas spécifiquement sur le transport des marchandises dangereuses, et ne vise pas non plus tous les transporteurs et les chargeurs ferroviaires.

Des instances comparables ont établi des régimes réglementaires pour la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Les Nations Unies ont conçu un règlement type afin d'encourager l'élaboration uniforme d'exigences nationales et internationales en matière de transport de marchandises dangereuses. Le règlement type est largement accepté à l'échelle internationale et constitue le fondement de plusieurs ententes internationales et régimes réglementaires nationaux (dont celui de l'Union européenne). Les États-Unis, principal partenaire commercial du Canada, ont aussi élaboré un règlement sur la sûreté du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, qui est généralement harmonisé avec le règlement type des Nations Unies.

Enjeux

Les évaluations stratégiques des risques menées par des experts en matière de sûreté du gouvernement du Canada ont indiqué que le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer était vulnérable à un usage abusif ou à un acte de sabotage, y compris une attaque terroriste; les effets néfastes d'un tel événement pourraient être importants.

Même si, pour l'instant, il n'y a aucune menace imminente en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses au Canada, il y a des préoccupations accrues au sujet de la menace posée par les personnes ayant des idéologies extrémistes. De plus, les événements précédents ont souligné les répercussions que les incidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses pouvaient avoir sur la sécurité publique, l'environnement et l'économie. Par exemple, le 6 juillet 2013, un train de la Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA), qui transportait du pétrole brut léger, a déraillé au centre-ville de Lac-Mégantic, au Québec. Les explosions et l'incendie qui ont suivi ont tué 47 personnes, détruit 40 édifices et ont

safety-related, it underscores the devastation that could occur if trains transporting dangerous goods were specifically targeted by terrorists.

The Lac-Mégantic accident and other recent derailments across the United States and Canada (e.g. Casselton, North Dakota; and Gogama, Ontario) have occurred against the backdrop of growing North American crude oil production, limited pipeline transmission capacity, and the corresponding rise in the volume of oil moved by rail. The transportation levels of crude oil by rail are predicted to continue in the near-to-medium term. This increase in volume of crude oil and other dangerous goods transported by rail translates into an increase in the inherent risks of moving these dangerous goods through Canada's communities.

Though Transport Canada has voluntary agreements with many railway carriers, Canada currently has no security regulations that require railway carriers and railway loaders to address the risks associated with transporting dangerous goods by rail, which is inconsistent with international standards. In an effort to improve Canada's security posture and align Canadian standards with international standards, Transport Canada is introducing risk-based regulations to strengthen the security of transporting dangerous goods by rail.

Objectives

In support of the Government's overall mission to promote a safe, secure, efficient and environmentally responsible transportation system, Transport Canada is introducing a regulatory framework for the security of the transportation of dangerous goods by rail in Canada. The Regulations are intended to mitigate the security risks associated with the transportation of dangerous goods by rail, to demonstrate the Government of Canada's commitment to safe communities by increasing the security of the transportation of dangerous goods by rail, and to align Canada's transportation of dangerous goods by rail security regime with international standards and best practices. The objectives include the following:

- Enhancing the security of the transportation of dangerous goods by rail by
 - increasing industry's ability to detect security concerns and prevent security incidents,
 - promoting industry's proactive management of security risks,

causé de graves dommages environnementaux au quartier du centre-ville et à la rivière et au lac adjacents. Ces incidents étaient liés à la sécurité, mais ils ont mis en évidence la dévastation qui pourrait survenir si des trains transportant des marchandises dangereuses étaient expressément ciblés par des terroristes.

L'accident de Lac-Mégantic et d'autres déraillements récents aux États-Unis et au Canada (par exemple Casselton, au Dakota du Nord; Gogama, en Ontario) avaient comme toile de fond la production nord-américaine de pétrole brut, qui est en hausse, la capacité de transport par pipeline, qui est limitée, et la forte augmentation correspondante du volume de pétrole transporté par chemin de fer. Il est prévu que les niveaux de transport de pétrole brut par train continueront à court et à moyen termes. L'augmentation du volume de pétrole brut et d'autres marchandises dangereuses transportées par chemin de fer se traduit par une augmentation des risques inhérents au transport des marchandises dangereuses dans les collectivités du Canada.

Bien que Transports Canada dispose d'ententes volontaires avec bon nombre de transporteurs ferroviaires, le Canada ne dispose actuellement d'aucun règlement de sûreté exigeant que les transporteurs et les chargeurs ferroviaires prennent des mesures pour atténuer les risques associés au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, ce qui va à l'encontre des normes internationales. Dans le but d'accroître la sûreté et d'harmoniser la réglementation canadienne avec la réglementation internationale, Transports Canada met en place un règlement axé sur les risques pour renforcer la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer.

Objectifs

À l'appui de la mission générale du gouvernement de faire la promotion d'un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement, Transports Canada met en place un cadre réglementaire relatif à la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer au Canada. Le Règlement vise à atténuer les risques pour la sûreté associés au transport des marchandises dangereuses par train, à démontrer l'engagement du gouvernement du Canada à assurer la sécurité des collectivités en augmentant la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et à harmoniser le régime de sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer du Canada avec les normes internationales et les pratiques exemplaires. Les objectifs comprennent ce qui suit :

- Améliorer la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer en :
 - renforçant la capacité de l'industrie à détecter les problèmes de sûreté et à prévenir les incidents de sûreté,

- improving industry's effective and efficient management of security responsibilities,
- heightening industry's awareness of and focus on security, and increasing its capacity to respond to and recover from security incidents, and
- enhancing coordination and communication of security issues within industry and between industry and Transport Canada;
- Strengthening the security of the rail supply chain;
- Enhancing the alignment of Canada's transportation of dangerous goods by rail security regime with that of the United States, to facilitate cross-border trade; and
- Aligning Canada's transportation of dangerous goods by rail security regime with international standards and best practices.

Description

The Regulations have been designed using a management-based approach that will require railway carriers and railway loaders to proactively engage in security planning processes and manage security risks. This approach was chosen in response to the open and extensive nature of the railway system and the fact that security risks are constantly evolving. It was also chosen to give railway carriers and railway loaders the flexibility to adopt security practices that are tailored to their operations and proportionate to their risks.

The Regulations will require railway carriers and railway loaders to implement the following risk-based security practices and controls.¹

1. Reporting potential threats and other security concerns (railway carriers): Railway carriers will be required to report potential threats and security concerns to the Transport Canada Situation Centre.
2. Rail security coordinator (railway carriers): Railway carriers will be required to designate a rail security coordinator, who will be responsible for coordinating security matters within their organization and serving as the primary contact for security-related activities and communications with Transport Canada and law enforcement and emergency response agencies.

¹ Railway loaders will be subject to the Regulations one year after the Regulations come into force in accordance with the coming into force provisions (section 35).

- encourageant la gestion proactive des risques pour la sûreté par l'industrie,
- améliorant la gestion efficace et efficiente des responsabilités en matière de sûreté par l'industrie,
- sensibilisant davantage l'industrie à la sûreté, en rehaussant l'accent qu'elle met sur la sûreté et en renforçant sa capacité à intervenir lorsque des incidents de sûreté se produisent,
- améliorant la coordination et la communication des enjeux de sûreté au sein de l'industrie et entre l'industrie et Transports Canada;
- Renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire;
- Renforcer l'harmonisation du régime de sûreté du Canada relatif au transport des marchandises dangereuses avec celui des États-Unis pour faciliter le commerce transfrontalier;
- Harmoniser le régime de sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer du Canada avec les normes internationales et les pratiques exemplaires.

Description

Le Règlement est fondé sur une approche axée sur la gestion qui exige que les transporteurs et les chargeurs ferroviaires participent de façon proactive aux processus de planification de la sûreté et gèrent les risques liés à la sûreté. Cette approche a été choisie parce qu'elle répond aux besoins liés à un réseau ferroviaire ouvert et étendu et à une évolution constante des risques relatifs à la sûreté. Elle offre aussi aux transporteurs et chargeurs ferroviaires la flexibilité nécessaire pour adopter des pratiques liées à la sûreté qui sont adaptées à leurs activités et proportionnelles à leur niveau de risque.

Le Règlement exigera que les transporteurs et chargeurs ferroviaires mettent en œuvre les pratiques et contrôles de sûreté axés sur le risque ci-après¹.

1. Rapport des menaces potentielles et autres préoccupations de sûreté (transporteurs ferroviaires) : Les transporteurs ferroviaires devront signaler les menaces potentielles et autres préoccupations en matière de sûreté au Centre d'intervention de Transports Canada.
2. Coordonnateur de la sûreté ferroviaire (transporteurs ferroviaires) : Les transporteurs ferroviaires devront désigner un coordonnateur de la sûreté ferroviaire, qui sera responsable de la coordination des questions de sûreté au sein de l'organisation et qui agira à titre de personne-ressource principale pour les activités et les communications relatives à la sûreté auprès de

¹ Les chargeurs ferroviaires seront assujettis au Règlement un an après l'entrée en vigueur du Règlement conformément aux dispositions d'entrée en vigueur (article 35).

3. Railway vehicle security inspections (railway carriers): Railway carriers will be required to conduct security inspections of railway vehicles containing dangerous goods for which a placard is required under Part 4 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* when accepted for transport and when placed in a train, to check for signs of tampering or suspicious items, and take measures to address the situation if security has been compromised.
4. Security plan and risk assessment (railway carriers and railway loaders): Railway carriers and railway loaders of “security-sensitive dangerous goods” (i.e. goods that have been determined to pose a security risk, and are listed in Schedule 1 of the Regulations, such as any quantity of explosives included in Class 1.1, 1.2, or 1.3) will be required to develop and implement a security plan that includes requirements set out in subsections 10(1) to 10(4) of the Regulations (e.g. appropriate measures to address the risks identified in the assessment, such as measures to prevent access by unauthorized persons to those dangerous goods, or measures for responding to the security incidents).

The Regulations set out general components that will need to be addressed in each company’s security plan, including measures that would address personnel security and unauthorized access.² This will give regulated entities the flexibility to develop plans that are commensurate with their individual circumstances and their assessed risks. Railway carriers and railway loaders will be required to provide a copy of their plans (including their risk assessments) to the Minister of Transport upon request.

5. Security plan training (railway carriers and railway loaders): Personnel who have responsibilities under the security plan or duties that involve security-sensitive dangerous goods will be required to undergo

² The Regulations must be read in conjunction with sections 5 and 7.3 of the TDGA. Subsection 7.3(1) provides that “No prescribed person shall import, offer for transport, handle or transport dangerous goods in a quantity or concentration that is specified by regulation — or that is within a range of quantities or concentrations that is specified by regulation — before the person has undergone security training in accordance with the regulations, has a security plan that meets the requirements or subsection (2) and has implemented the plan in accordance with the regulations.” Subsection 7.3(2) provides that “The plan shall, in accordance with the regulations, set out measures to prevent the dangerous goods from being stolen or otherwise unlawfully interfered with in the course of the importing, offering for transport, handling or transporting.”

Transports Canada et des organismes d’application de la loi et d’intervention d’urgence.

3. Inspections de sûreté des véhicules ferroviaires (transporteurs ferroviaires) : Les transporteurs ferroviaires devront mener des inspections de sûreté des véhicules ferroviaires contenant des marchandises dangereuses pour lesquels une plaque doit être posée sur le contenant en vertu de la partie 4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, lorsque celles-ci sont acceptées pour le transport et lorsque celles-ci sont placées dans le train, pour déceler tout indice d’altération ou d’introduction d’objets suspects et prendre des mesures pour remédier à la situation si la sûreté a été compromise.
4. Plan de sûreté et évaluation des risques (transporteurs et chargeurs ferroviaires) : Les transporteurs et les chargeurs de « marchandises dangereuses délicates pour la sûreté » (c’est-à-dire des marchandises qui ont été déterminées comme posant un risque pour la sûreté, et qui sont énumérées à l’annexe 1 du Règlement, telles que toute quantité d’explosifs comprise dans les catégories 1.1, 1.2 ou 1.3) devront élaborer et mettre en œuvre un plan de sûreté qui prévoit les mesures énoncées dans les paragraphes 10(1) à 10(4) du Règlement (par exemple les mesures appropriées pour gérer les risques indiqués dans l’évaluation, comme les mesures pour empêcher l’accès par des personnes non autorisées à ces marchandises dangereuses, ou des mesures pour intervenir lors d’incidents de sûreté).

Le Règlement établit les éléments généraux que devra comprendre le plan de sûreté de chaque compagnie, notamment les mesures qui visent la sûreté du personnel et le contrôle de l’accès non autorisé². Cela donnera aux entités réglementées la souplesse nécessaire pour élaborer des plans qui tiennent compte de leur réalité et des risques qu’ils auront cernés. Les transporteurs et les chargeurs devront fournir une copie de leur plan (y compris leur évaluation des risques) au ministre des Transports si ce dernier en fait la demande.

5. Formation sur le plan de sûreté (transporteurs et chargeurs ferroviaires) : Les employés qui ont des responsabilités relatives au plan de sûreté ou qui sont affectés à des tâches liées à des marchandises dangereuses

² Le Règlement doit être lu conjointement avec les articles 5 et 7.3 de la LTMD. Selon le paragraphe 7.3(1) de la Loi, « il est interdit à toute personne désignée par règlement de se livrer à l’importation, à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses en quantité ou concentration — ou plage de quantités ou concentrations — précisées par règlement, avant que la personne n’ait suivi une formation en sécurité, ne dispose d’un plan de sûreté qui satisfait aux exigences du paragraphe (2) et n’ait mis en œuvre ce plan conformément aux règlements ». De plus, le paragraphe 7.3(2) prévoit que « conformément aux règlements, le plan expose les mesures à prendre relativement à la prévention du vol de marchandises dangereuses, ou de toute autre atteinte illicite à celles-ci, en cours d’importation, de présentation au transport, de manutention ou de transport ».

training on the security plan. Refresher training will be required at least once every three years, and within 90 days if the security plan is revised in a way that significantly affects the person's security duties.

6. Security awareness training (railway carriers and railway loaders): In recognition that a knowledgeable workforce is vital to security, personnel who, in the course of their employment, directly affects dangerous goods transportation security will be required to undergo training, and railway carriers and railway loaders will be required to ensure that training is provided to personnel, on the following topics:

- security risks associated with transporting dangerous goods;
- measures to enhance rail security; and
- ways to recognize and respond to potential threats and other security concerns.

For personnel with duties involving dangerous goods, training would be required before they initially undertake such duties and at least once every three years thereafter. For all other personnel (those who have duties regarding the security of the transportation of dangerous goods, but do not handle, offer for transport or transport dangerous goods), awareness training will be required within six months of employment and at least every three years. The goal of this requirement is to increase the industry's ability to prevent, detect and effectively respond to and recover from security issues.

The table below summarizes the application of the requirements.

Table 1: Application of the requirements

| Requirement | Who? ³ | Section of Regulations | What goods? |
|--|--------------------------------------|--------------------------|--|
| 1. Reporting potential threats and other security concerns | Railway carriers | Section 3 | Any dangerous goods |
| 2. Rail security coordinator | Railway carriers | Sections 5 and 6 | Any dangerous goods |
| 3. Rail security inspections | Railway carriers | Section 7 | Dangerous goods for which a placard is required |
| 4. Security plan (including risk assessment) | Railway carriers and railway loaders | Section 10 | Security-sensitive dangerous goods (defined in Schedule 1) |
| 5. Security plan training | Railway carriers and railway loaders | Sections 11 to 13 and 15 | Security-sensitive dangerous goods (defined in Schedule 1) |
| 6. Security awareness training | Railway carriers and railway loaders | Sections 14 and 15 | Any dangerous goods |

³ Railway loaders will be subject to the Regulations according to the coming-into-force provisions (section 35).

déliçates pour la sûreté doivent suivre une formation sur le plan de sûreté. Une formation de recyclage sera requise au moins une fois tous les trois ans, et dans les 90 jours si le plan de sûreté est révisé et que les modifications apportées ont une incidence importante sur les tâches de l'employé liées à la sûreté.

6. Formation de sensibilisation à la sûreté (transporteurs et chargeurs ferroviaires) : En reconnaissance du fait qu'un effectif compétent est essentiel à la sûreté, les employés qui influencent directement, au cours de leur emploi, la sûreté du transport des marchandises dangereuses seront tenus de suivre une formation, et les transporteurs et les chargeurs ferroviaires devront veiller à ce que la formation soit donnée à tous les employés sur les sujets suivants :

- les risques pour la sûreté du transport des marchandises dangereuses;
- les mesures pour renforcer la sûreté ferroviaire;
- la façon de déterminer les menaces potentielles et les autres préoccupations de sûreté et d'y réagir.

Les employés affectés à des tâches liées aux marchandises dangereuses doivent suivre une formation au préalable, puis reprendre cette formation au moins tous les trois ans. Pour les autres employés (ceux qui ont des fonctions ayant trait à la sûreté du transport des marchandises dangereuses, mais qui ne manutentionnent pas, ne demandent pas à transporter et ne transportent pas de marchandises dangereuses), une formation de sensibilisation est requise dans les six mois suivant l'embauche et au moins tous les trois ans. Cette proposition a pour but d'augmenter la capacité de l'industrie de prévenir et de déceler les problèmes de sûreté, puis d'intervenir et de résoudre ces problèmes efficacement.

Le tableau ci-dessous résume l'application des exigences.

Tableau 1 : Application des exigences

| Exigence | Qui ³ | Article du Règlement | Quelles marchandises? |
|--|---|------------------------|--|
| 1. Signalement des menaces potentielles et autres préoccupations de sûreté | Transporteurs ferroviaires | Article 3 | Toute marchandise dangereuse |
| 2. Coordonnateur de la sûreté ferroviaire | Transporteurs ferroviaires | Articles 5 et 6 | Toute marchandise dangereuse |
| 3. Inspection de sûreté des véhicules ferroviaires | Transporteurs ferroviaires | Article 7 | Marchandises dangereuses pour lesquelles une plaque est exigée |
| 4. Plan de sûreté (y compris l'évaluation des risques) | Transporteurs et chargeurs ferroviaires | Article 10 | Marchandises dangereuses délicates pour la sûreté (précisées à l'annexe 1) |
| 5. Formation sur le plan de sûreté | Transporteurs et chargeurs ferroviaires | Articles 11 à 13 et 15 | Marchandises dangereuses délicates pour la sûreté (précisées à l'annexe 1) |
| 6. Formation de sensibilisation à la sûreté | Transporteurs et chargeurs ferroviaires | Articles 14 et 15 | Toute marchandise dangereuse |

The Regulations include a list of exemptions to ensure that the requirements would not apply to specified shipments or situations that do not pose security concerns. Part 4 of the Regulations outlines these exemptions, and provides exemptions from certain parts or sections of the Regulations.

Regulatory and non-regulatory options considered

Transport Canada considered a number of options when developing a strategy to enhance the security of transporting dangerous goods, ranging from a regulatory approach for rail as well as road, to an exclusively voluntary approach focused on capacity-building activities with industry.

Options not chosen:

- Developing regulations for rail and road: Transport Canada initially considered developing security regulations for the transportation of dangerous goods by rail and road. However, this approach would have taken a significant amount of time and money to implement (given the size and complexity of the trucking industry, and the increased compliance costs for industry and oversight costs for the Government). Further, this approach would not have allowed for the timely implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail, which is a

Le Règlement comprend une liste d'exemptions pour s'assurer que les exigences ne s'appliqueraient pas à des expéditions précisées ou à des situations qui ne présentent pas de préoccupations en matière de sûreté. La partie 4 du Règlement présente ces exemptions et fournit des exemptions à certaines parties ou certains articles du Règlement.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Transports Canada a considéré de nombreuses options lors de l'élaboration d'une stratégie visant à renforcer la sûreté du transport des marchandises dangereuses, allant d'une approche réglementaire pour le transport ferroviaire et routier à une approche exclusivement volontaire axée sur des activités de renforcement des capacités au sein de l'industrie.

Options non retenues :

- Élaborer un règlement visant le transport ferroviaire et routier : Transports Canada a d'abord envisagé d'élaborer un règlement sur la sûreté du transport ferroviaire et routier des marchandises dangereuses, mais la mise en œuvre de cette approche aurait nécessité énormément de temps et d'argent (compte tenu de la taille et de la complexité de l'industrie du camionnage, ainsi que des coûts de conformité accrus de cette dernière et des coûts de surveillance pour le gouvernement). De plus, cette approche n'aurait pas permis la mise en œuvre en temps opportun d'un régime de sûreté de

³ Les chargeurs ferroviaires seront assujettis au Règlement selon les dispositions d'entrée en vigueur (article 35).

priority given the recent high-profile incidents involving dangerous goods (specifically crude oil) transported by rail.

- Developing more stringent regulations for rail: Transport Canada also considered developing security regulations for the transportation of dangerous goods by rail that were more stringent, including requirements to compile commodity data, conduct route analysis and selection, and provide location and shipping information to Transport Canada (i.e. regulations that are fully aligned with the United States hazardous materials security regulations). However, preliminary consultations and analysis indicated that this approach might impose a burden that is disproportionate to the security risks associated with transporting dangerous goods by rail in Canada. Significant additional analysis would have to be undertaken to understand the full impact on industry (e.g. scientific analysis of the list of security sensitive dangerous goods that would be subject to the enhanced requirements, and the evaluation and identification of geographical areas that would be subject to location and shipping information requirements [i.e. the identification of High Threat Urban Areas]). This approach would not have allowed for the timely implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail. Furthermore, not all of the United States security requirements would be practical or cost-effective to implement in Canada, given the different geographical landscape and limited routing options.
- Pursuing a voluntary agreement for rail: Transport Canada also considered amending the existing Memorandum of Understanding on Railway Security between Transport Canada and the Railway Association of Canada to focus on the security of the transportation of dangerous goods. However, it would have been impractical to pursue agreements with railway loaders given the size of the industry, and pursuing agreements exclusively with railway carriers would not have the desired impact of increasing the security of the rail supply chain. In addition, this approach would have relied on a voluntary, non-legally binding Memorandum of Understanding and would not have been legally enforceable by Transport Canada.
- Conducting capacity-building activities with stakeholders: Finally, Transport Canada considered taking an exclusively voluntary approach to enhance the security of the transportation of dangerous goods by rail, by undertaking more capacity-building activities with industry (e.g. holding workshops and developing guidance materials). However, this approach is not commensurate with the risks associated with transporting dangerous goods by rail, and is

base en matière de transport ferroviaire des marchandises dangereuses, qui constitue une priorité depuis les incidents récents et très médiatisés mettant en cause des marchandises dangereuses (surtout le pétrole brut) transportées par chemin de fer.

- Élaborer un règlement plus strict visant le transport ferroviaire : Transports Canada a aussi envisagé d'élaborer un règlement plus strict visant la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses, notamment en introduisant des exigences visant la compilation des données sur les marchandises, l'analyse et la sélection des itinéraires, ainsi que la communication des renseignements sur le lieu et l'expédition à Transports Canada (c'est-à-dire un règlement complètement harmonisé à la réglementation sur la sûreté des marchandises dangereuses en vigueur aux États-Unis). Cependant, les consultations et les analyses préliminaires ont révélé que cette approche pourrait imposer un fardeau trop lourd par rapport aux risques liés à la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses au Canada. De plus, bon nombre d'analyses additionnelles devraient être menées pour comprendre l'ampleur des conséquences sur l'industrie (par exemple l'analyse scientifique de la liste des marchandises dangereuses délicates pour la sûreté conformément aux exigences renforcées; l'évaluation et la détermination des zones géographiques conformément aux exigences liées à la communication des renseignements sur le lieu et l'expédition, c'est-à-dire la détermination des zones urbaines à haut risque). Cette approche n'aurait pas permis la mise en œuvre en temps opportun d'un régime de sûreté de base en matière de transport ferroviaire des marchandises dangereuses. De plus, les exigences américaines n'auraient pas toutes été applicables ou rentables au Canada, compte tenu des différences géographiques et des options limitées en matière d'itinéraires.
- Obtention d'une entente volontaire pour le transport ferroviaire : Transports Canada a aussi envisagé de modifier le protocole d'entente sur la sûreté ferroviaire entre l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada pour mettre l'accent sur la sûreté du transport des marchandises dangereuses. Il aurait toutefois été irréaliste de tenter de conclure des ententes avec les chargeurs ferroviaires étant donné la taille de l'industrie, et l'obtention d'ententes exclusivement avec les transporteurs ferroviaires n'aurait pas l'effet voulu d'améliorer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire. De plus, cette approche se serait basée sur un protocole d'entente volontaire, non juridiquement contraignant et n'aurait pas de force exécutoire par Transports Canada.
- Tenue d'activités de renforcement de la capacité avec les intervenants : Finalement, Transports Canada a envisagé d'adopter une approche exclusivement

inconsistent with the approach taken in the United States and internationally.

Based on an analysis of the options, an assessment of international standards and requirements and the level of risk within the sector, Transport Canada considers management-based regulations for railway carriers and railway loaders to be the most appropriate and effective option at this time. The approach being introduced is partially aligned with the United States HAZMAT security regime for rail (i.e. it is consistent with the basic United States security requirements, but not with the more stringent requirements), and is generally aligned with United Nations recommendations. It would facilitate the timelier implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail, and takes into consideration the potentially significant costs to industry and Government that would result from regulating both the rail and trucking sectors. The Regulations are risk-based, and give industry the flexibility to adopt security practices that are tailored to their operations and proportionate to their risks.

Benefits and costs

A cost-benefit analysis has been conducted to assess the impact of the Regulations on stakeholders. The cost-benefit analysis identifies, quantifies and monetizes, where possible, the incremental costs and benefits of the security regulations for the transportation of dangerous goods by rail in Canada.

Timeframe: A 10-year period (2019–2028) was used to evaluate the impacts of these Regulations. A 7% discount rate was used to derive the present value of the option under consideration to a base year of 2019.

Stakeholders: The stakeholders that will be directly impacted by the Regulations are railway carriers that have possession of dangerous goods while they are in transport by railway vehicle on a main railway line; railway loaders, including any person that operates a facility, or any manufacturer or producer of dangerous goods that uses a facility, which is connected to a railway line where a railway vehicle is placed for the loading or unloading of dangerous goods; and their employees.

volontaire pour améliorer la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses en menant plus d'activités de renforcement de la capacité avec l'industrie (comme la tenue d'ateliers et l'élaboration de documents d'orientation). Par contre, cette approche n'est pas adaptée aux risques associés au transport ferroviaire de marchandises dangereuses et est incompatible avec l'approche adoptée aux États-Unis et à l'échelle internationale.

Selon une analyse des options, une évaluation des normes et des exigences internationales et le niveau de risque dans le secteur, Transports Canada estime que la réglementation fondée sur une approche axée sur la gestion pour les transporteurs ferroviaires et les chargeurs ferroviaires est l'option la plus appropriée et la plus efficace pour le moment. L'approche introduite est en partie harmonisée aux exigences de sûreté du régime HAZMAT des États-Unis pour le transport ferroviaire (c'est-à-dire qu'elle est conforme aux exigences de sûreté de base des États-Unis, mais pas aux exigences plus rigoureuses) et est en général harmonisée avec les recommandations des Nations Unies. Elle faciliterait aussi la mise en œuvre rapide d'un régime de sûreté de base pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses, et elle tient compte des coûts potentiellement élevés pour l'industrie et le gouvernement qui découleraient de la réglementation des secteurs du transport ferroviaire et routier. De plus, la réglementation est fondée sur les risques, et elle permet à l'industrie d'adopter des pratiques de sûreté adaptées à leurs activités et proportionnelles à leurs risques.

Avantages et coûts

Une analyse coûts-avantages a été réalisée pour évaluer les répercussions du Règlement sur les intervenants. Dans la mesure du possible, elle détermine, quantifie et monétise les coûts et les avantages supplémentaires associés à la réglementation de la sûreté pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses au Canada.

Calendrier : Une période de 10 ans (2019-2028) a été utilisée pour évaluer les répercussions du Règlement. Un taux d'actualisation de 7 % a été utilisé pour calculer la valeur actuelle de l'option considérée, en fonction de 2019.

Intervenants : Les intervenants qui seront directement touchés par le Règlement sont les transporteurs ferroviaires qui sont en possession de marchandises dangereuses alors qu'elles sont transportées dans un véhicule ferroviaire sur une voie ferrée principale; les chargeurs ferroviaires, y compris toute personne qui exploite une installation, ou tout fabricant ou producteur de marchandises dangereuses qui utilise une installation, pour charger ou décharger des marchandises dangereuses d'un véhicule ferroviaire situé sur une voie ferrée autre qu'une voie ferrée principale et leurs employés.

Baseline scenario: Many of the requirements are already being implemented by the rail industry. Companies that transport dangerous goods into the United States, those that are members of voluntary trusted trader programs like Canada's Partners in Protection and the United States Customs-Trade Partnership Against Terrorism, and those that are signatories to the Railway Security Memorandum of Understanding with Transport Canada already have many of the regulatory security practices in place. The impact of the Regulations on those companies is expected to be minimal. The cost estimate is based on the assumption that 15% of stakeholders are already compliant with the regulatory requirements in the baseline scenario. Due to data limitations, a sensitivity analysis was conducted on this ratio.

Key data and assumptions:

1. **Railway carriers:** According to the registration information under Transport Canada's Protective Direction No. 32, there were a total of 39 railways that transported dangerous goods in Canada in 2013. Two of them, the Canadian National Railway Company (CN) and the Canadian Pacific Railway (CPR), are Class 1 railways, and the remaining 37 are short line operators. It is estimated that Class 1 railways currently employ 28 426 people. Data from the Railway Association of Canada suggests that there are, on average, approximately 40 employees per short line freight railway in Canada, for an estimated total of 1 480 employees for the 37 short line operators. Using these figures, it is estimated that there are 29 906 persons employed by the 39 railways that transport dangerous goods in Canada. It is assumed that 30% of these employees, or 8 972 individuals, handle dangerous goods. Given an assumed baseline compliance rate of 15%, the incremental costs of the Regulations have been estimated for 7 626 individuals in railway carriers.
2. **Railway loaders:** Given the limited data availability, it is assumed that the total number of railway loaders that operate in Canada is about 10% of the number of consignors that are registered under the Hazardous Materials Registration Program with the Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration of the United States Department of Transportation. In 2014, 14 790 United States consignors were registered under this program. Assuming that the Canadian railway loader population would be approximately 10% of the United States consignor population, it is estimated that there are 1 479 railway loaders in Canada. Given an assumed baseline compliance rate of 15%, the number

Scénario de base : L'industrie ferroviaire applique déjà une bonne partie des exigences. Les entreprises qui transportent des marchandises dangereuses aux États-Unis, celles qui sont membres de programmes volontaires pour les négociants dignes de confiance, comme le programme canadien Partenaires en protection et le programme Customs-Trade Partnership Against Terrorism (partenariat douane-commerce contre le terrorisme) des États-Unis, et celles qui ont signé le protocole d'entente sur la sûreté ferroviaire de Transports Canada ont déjà mis en place une bonne partie des pratiques de sûreté proposées. Les répercussions du Règlement sur ces entreprises devraient être minimales. L'estimation des coûts est fondée sur l'hypothèse que 15 % des intervenants sont déjà conformes aux exigences réglementaires dans le scénario de base. En raison des limites de données, une analyse de sensibilité a été effectuée à propos de ce ratio.

Données clés et hypothèses :

1. **Transporteurs ferroviaires :** Selon les renseignements d'inscription de l'Ordre préventif n° 32 de Transports Canada, un total de 39 transporteurs ferroviaires transportaient des marchandises dangereuses au Canada en 2013. Deux d'entre eux, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), sont des chemins de fer de catégorie 1 et les 37 autres sont des exploitants de chemins de fer d'intérêt local. On estime que les compagnies de chemins de fer de catégorie 1 emploient actuellement 28 426 personnes. Selon les données de l'Association des chemins de fer du Canada, les compagnies de chemins de fer d'intérêt local (marchandises) au Canada emploient chacune en moyenne 40 personnes environ, pour un total estimé de 1 480 employés pour ces 37 exploitants. À partir de ces données, on estime que 29 906 personnes sont à l'emploi des 39 compagnies de chemins de fer qui transportent des marchandises dangereuses au Canada. On suppose aussi que 30 % de ces employés, soit 8 972 personnes, manutentionnent des marchandises dangereuses. Si l'on présume un taux de conformité de base de 15 %, les coûts supplémentaires de la réglementation ont été estimés pour 7 626 personnes travaillant pour les transporteurs ferroviaires.
2. **Chargeurs ferroviaires :** Compte tenu du peu de données disponibles, on estime que le nombre total de chargeurs ferroviaires qui sont exploités au Canada est environ 10 % du nombre d'expéditeurs inscrits au Hazardous Materials Registration Program avec la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration du Department of Transportation des États-Unis. En 2014, 14 790 expéditeurs des États-Unis étaient inscrits à ce programme. Si l'on applique l'hypothèse que le nombre de chargeurs ferroviaires canadiens serait d'environ 10 % du nombre d'expéditeurs aux États-Unis, il est estimé qu'il y a 1 479 chargeurs ferroviaires au Canada. Si l'on présume un taux de conformité de base de 15 %, le nombre

of railway loaders expected to require action to comply with the Regulations is estimated to be about 1 257.

A breakdown of the railway loaders by firm size is based on the distribution of small, medium and large businesses in Canada. The average number of employees per firm in Canada is 7 for small businesses, 124 for medium-sized businesses, and 715 for large businesses. It is assumed that 10% of employees in medium and large companies handle dangerous goods, and 25% of employees in small companies handle dangerous goods. It follows that an estimated 3 177 railway loader employees handle dangerous goods in Canada. Given an assumed baseline compliance rate of 15%, the number of railway loader employees expected to require action to comply with the Regulations is estimated to be about 2 664.

Detailed estimates of railway carriers, railway loaders, and their employees expected to require action to comply with the Regulations are set out in Table 2.

Table 2: Estimated number of railway carriers, railway loaders and employees who are expected to require action to comply with the requirements

| | Railway Carriers | Railway Loaders | Total |
|---|------------------|-----------------|---------------|
| Number of railway carriers and railway loaders handling/transporting dangerous goods | 33 | 1 257 | 1 290 |
| Non-small business | 2 | 27 | 29 |
| Small business | 31 | 1 229 | 1 260 |
| Total number of employees | 25 420 | 13 724 | 39 144 |
| Employees in non-small business | 24 162 | 5 121 | 29 283 |
| Employees in small business | 1 258 | 8 603 | 9 861 |
| Number of employees handling dangerous goods | 7 626 | 2 664 | 10 290 |

le nombre de chargeurs ferroviaires qui devraient nécessiter des mesures pour se conformer à la réglementation est estimé à environ 1 257.

Une ventilation des chargeurs ferroviaires en fonction de la taille des entreprises est basée sur la distribution des petites, moyennes et grandes entreprises au Canada. Le nombre moyen d'employés par entreprise au Canada se chiffre à 7 pour les petites entreprises, à 124 pour les moyennes entreprises et à 715 pour les grandes entreprises. On estime également que 10 % des employés des moyennes et des grandes entreprises manutentionnent des marchandises dangereuses. Ce pourcentage est de 25 % pour les petites entreprises. Il s'ensuit qu'environ 3 177 employés de chargeurs ferroviaires manutentionnent des marchandises dangereuses au Canada. Si l'on présume un taux de conformité de base de 15 %, le nombre d'employés de chargeurs ferroviaires qui devraient nécessiter des mesures pour se conformer à la réglementation est estimé à environ 2 664.

Les estimations détaillées des transporteurs ferroviaires, des chargeurs ferroviaires et de leurs employés qui nécessitent des mesures pour se conformer à la réglementation se trouvent dans le tableau 2.

Tableau 2 : Nombre estimatif de transporteurs ferroviaires, de chargeurs ferroviaires et d'employés qui devraient nécessiter des mesures pour se conformer aux exigences

| | Transporteurs ferroviaires | Chargeurs ferroviaires | Total |
|--|----------------------------|------------------------|---------------|
| Nombre de transporteurs et de chargeurs ferroviaires qui manutentionnent ou transportent des marchandises dangereuses | 33 | 1 257 | 1 290 |
| Entreprise différente d'une petite entreprise | 2 | 27 | 29 |
| Petite entreprise | 31 | 1 229 | 1 260 |
| Nombre total d'employés | 25 420 | 13 724 | 39 144 |
| Employés dans une entreprise différente d'une petite entreprise | 24 162 | 5 121 | 29 283 |
| Employés dans une petite entreprise | 1 258 | 8 603 | 9 861 |
| Nombre d'employés qui manutentionnent des marchandises dangereuses | 7 626 | 2 664 | 10 290 |

| | Railway Carriers | Railway Loaders | Total |
|---------------------------------|------------------|-----------------|-------|
| Employees in non-small business | 7 249 | 513 | 7 762 |
| Employees in small business | 377 | 2 151 | 2 528 |

3. Time to meet requirements: The estimated amount of time required by stakeholders to meet each requirement is based on Transport Canada's previous experience working with the industry and is shown in the following table (Table 3). A sensitivity analysis is conducted on this variable in the sensitivity analysis section.

Table 3: Estimated time (hours per year) to meet the regulatory requirements

| Requirement | Non-small Business | Small Business |
|---|--------------------|----------------|
| Developing a security plan | 50 | 25 |
| Reviewing and updating a security plan | 15 | 7.5 |
| Awareness training | 1 | 1 |
| Developing security plan training materials | 15 | 15 |
| Security plan training | 1.5 | 1.5 |
| Rail security coordinator | 72 | 36 |
| Reporting significant security concerns | 20 | 5 |

Costs

The following costs have been included in the analysis: costs of developing, reviewing and updating security plans; costs associated with awareness training and security plan training; costs associated with additional requirements for railway carriers; and Government costs.

Costs of developing, reviewing and updating security plans

As shown in Table 2, it is estimated that 1 290 companies (33 railway carriers and 1 257 railway loaders) will be required to develop a security plan under the Regulations. Of the 1 290 companies, an estimated 1 260 are small businesses and 30 are medium and large businesses. It is assumed that, on average, each small business would take 25 hours and each non-small business (medium and large firms) would take 50 hours to develop a security plan that

| | Transporteurs ferroviaires | Chargeurs ferroviaires | Total |
|---|----------------------------|------------------------|-------|
| Employés dans une entreprise différente d'une petite entreprise | 7 249 | 513 | 7 762 |
| Employés dans une petite entreprise | 377 | 2 151 | 2 528 |

3. Temps pour satisfaire aux exigences : Le temps estimé nécessaire pour que les intervenants satisfassent à chaque exigence est évalué en fonction de la collaboration antérieure de Transports Canada avec l'industrie et est indiqué dans le tableau suivant (tableau 3). L'analyse de sensibilité est effectuée pour cette variable dans la section de l'analyse de sensibilité.

Tableau 3 : Temps estimé (heures par an) pour satisfaire aux exigences réglementaires

| Exigence | Entreprises différentes d'une petite entreprise | Petite entreprise |
|---|---|-------------------|
| Élaboration d'un plan de sûreté | 50 | 25 |
| Examen et mise à jour d'un plan de sûreté | 15 | 7,5 |
| Formation de sensibilisation | 1 | 1 |
| Conception du matériel de formation sur le plan de sûreté | 15 | 15 |
| Formation sur le plan de sûreté | 1,5 | 1,5 |
| Coordonnateur de la sûreté ferroviaire | 72 | 36 |
| Signalement des risques importants en matière de sûreté | 20 | 5 |

Coûts

Les coûts suivants ont été inclus dans l'analyse : les coûts de l'élaboration, de l'examen et de la mise à jour des plans de sûreté; les coûts associés à la formation de sensibilisation à la sûreté et à la formation sur le plan de sûreté; les coûts associés aux exigences additionnelles pour les transporteurs ferroviaires; les coûts assumés par le gouvernement.

Coûts de l'élaboration, de l'examen et de la mise à jour des plans de sûreté

Comme l'illustre le tableau 2, on estime que 1 290 compagnies (33 transporteurs ferroviaires et 1 257 chargeurs ferroviaires) seront tenues d'élaborer un plan de sûreté en vertu du Règlement. De ces 1 290 compagnies, on estime à 1 260 le nombre de petites entreprises et à 30 le nombre de grandes et de moyennes entreprises. On présume qu'il faudrait en moyenne 25 heures à chaque petite entreprise et 50 heures à chaque entreprise autre que les petites

meets the regulatory requirements. These are one-time costs that will be incurred in the first year of the Regulations coming into force.

Railway carriers and railway loaders will be required to review and update their security plans, if necessary, once a year starting in year 2. It is assumed that this would take 7.5 hours for small businesses and 15 hours for medium and large businesses (annually, from year 2 to year 10).

Implementation costs would vary significantly among railway carriers and railway loaders, depending on the nature of the materials they transport, the size and the complexity of their operations, as well as the security practices they already have in place. The annual compliance cost per company could range from almost nothing (for railway carriers and railway loaders that already have the regulatory security practices in place) to thousands of dollars. As each security plan is unique, it is difficult to estimate the associated implementation costs without knowing the specific circumstances of each entity. It is expected that each company will make reasonable and cost-effective decisions to improve security.

Given the above estimates and an hourly wage rate of \$51.95 (the average wage rate of middle management occupations in trades, transportation, production and utilities), the present value of the total estimated costs associated with developing and reviewing security plans over 10 years is \$5,067,777 (\$144,587 for railway carriers and \$4,923,189 for railway loaders), which corresponds to an annualized value of \$721,537.

Costs associated with security awareness training

It is expected that security awareness training will be added to each railway carrier's or railway loader's existing safety training program. It is also expected that training delivery costs will be minimal, as the Regulations do not prescribe the method of delivering training. Rather, railway carriers and railway loaders will be able to determine the most efficient and effective method of training for their organization (e.g. self-instruction, online program or classroom sessions). The costs of developing the awareness training program are expected to be minimal, given that Transport Canada plans to provide guidance materials, and there are a variety of existing training programs that can be leveraged (e.g. documents and programs from the United States and from industry associations).

entreprises (grandes et moyennes entreprises) pour concevoir un plan de sûreté conforme aux exigences réglementaires. Il s'agirait de coûts non récurrents qui seraient engagés au cours de la première année suivant l'entrée en vigueur du Règlement.

Les transporteurs et les chargeurs ferroviaires seront tenus d'examiner et de mettre à jour leur plan de sûreté, si nécessaire, une fois par année à compter de l'an 2. On estime que le nombre d'heures requises pour accomplir cette tâche serait de 7,5 heures pour les petites entreprises et de 15 heures pour les grandes et moyennes entreprises (annuellement, de l'an 2 à l'an 10).

Les coûts de mise en œuvre varieraient considérablement entre les transporteurs et les chargeurs ferroviaires, en fonction de la nature des marchandises transportées, de la taille et de la complexité de leurs activités, ainsi que des pratiques de sûreté qu'elles ont déjà instaurées. Les coûts annuels de la conformité par entreprise ne varieraient de presque rien (pour les transporteurs ferroviaires et les chargeurs ferroviaires qui ont déjà instauré les pratiques de sûreté) à des milliers de dollars. Étant donné que chaque plan de sûreté est unique, il est difficile d'estimer les coûts de mise en œuvre connexes sans connaître les circonstances précises de chaque entité. On s'attend à ce que chaque entreprise prenne des décisions raisonnables et rentables pour améliorer la sûreté.

Compte tenu des estimations ci-dessus et d'un taux de salaire horaire de 51,95 \$ (le taux de salaire moyen des postes de cadres intermédiaires dans le commerce, les transports, la production et les services publics), la valeur actualisée des coûts totaux estimés qui sont associés à l'élaboration et à l'examen des plans de sûreté sur 10 ans est évaluée à 5 067 777 \$ (144 587 \$ pour les transporteurs ferroviaires et 4 923 189 \$ pour les chargeurs ferroviaires), ce qui correspond à une valeur calculée sur une année de 721 537 \$.

Coûts associés à la formation de sensibilisation à la sûreté

On s'attend à ce que la formation de sensibilisation à la sûreté soit ajoutée au programme de formation sur la sécurité existant de chaque transporteur ou chargeur ferroviaire. De plus, on s'attend à ce que les coûts de prestation de la formation soient minimes étant donné que le Règlement ne prescrit pas la méthode de prestation de la formation. Les transporteurs et les chargeurs ferroviaires seraient donc en mesure de choisir la méthode la plus efficiente et efficace de prestation de la formation au sein de leur organisation (par exemple l'autoformation, un programme en ligne ou des séances en salle de classe). On estime également que les coûts de l'élaboration du programme de formation de sensibilisation à la sûreté seraient minimes étant donné que Transports Canada projette de fournir du matériel d'orientation et qu'il y a déjà toute une gamme de documents de programme de

It is estimated that awareness training would take one hour on average per employee, and 39 144 employees would be required to receive the training. Following initial training, railway carriers and railway loaders will be required to retrain their employees once every three years. Therefore, the associated costs will be carried in year 1 (initial training) and every three years thereafter (years 4, 7 and 10). Railway carriers and railway loaders will be required to keep a record of the names of the employees who have taken the training to demonstrate compliance: it is estimated that this would take one minute per employee in year 1, after which it is assumed that companies would integrate their security awareness training program into their safety training program.

Given an hourly wage rate of \$28.49 (the average wage rate of transport and heavy equipment operation and related maintenance occupations), the present value of the total costs of awareness training over the 10-year period is estimated at \$1,696,786 (\$1,101,891 for railway carriers and \$594,896 for railway loaders), corresponding to an annualized value of \$241,584.

Costs associated with security plan training

Employers will also be required to ensure training is provided on the security plan and its implementation. It is estimated that it would take each company approximately 15 hours to develop their security plan training program (in year 1), given that training modules and guidance are readily available and Transport Canada intends to develop guidance materials. It is expected that stakeholders will use the least costly option to deliver their training (e.g. using their own facilities and equipment), therefore there should be no or minimal program delivery costs.

It is assumed that 50% of the 10 290 employees (Table 2) who handle dangerous goods would be required to take approximately 1.5 hours of security plan training in year 1 (initial training) and every three years thereafter (years 4, 7 and 10).

Given the above estimates and an hourly wage rate of \$51.95 for developing the security plan (the average rate of middle management occupations in trades, transportation, production and utilities) and \$28.49 for receiving training (the average rate of transport and heavy equipment operation and related maintenance occupations), the present value of the total costs associated with security plan training (developing the training program and receiving training) is \$1,673,749 over the 10-year period

formation existants qui peuvent être mis à contribution (par exemple des documents et programmes des États-Unis ou d'associations de l'industrie).

On évalue que la formation de sensibilisation durerait en moyenne une heure par employé et que 39 144 employés seraient tenus de la suivre. Après la formation initiale, les transporteurs et les chargeurs ferroviaires seraient tenus de reformer leurs employés tous les trois ans. Par conséquent, les coûts connexes seraient engagés au cours de l'an 1 (formation initiale) et tous les trois ans par la suite (ans 4, 7 et 10). Les transporteurs et les chargeurs ferroviaires auraient l'obligation de tenir un registre des noms des employés qui ont suivi la formation afin de démontrer leur conformité : il est estimé que cela prendrait une minute par employé au cours de l'an 1, après quoi on considère que les entreprises auraient intégré leur programme de formation de sensibilisation à la sûreté à leur programme de formation sur la sécurité.

Si l'on utilise un taux de salaire horaire de 28,49 \$ (le taux de salaire moyen de postes d'opération d'équipement de transport et de machinerie lourde et autres postes relatifs à l'entretien), la valeur actualisée des coûts totaux de la formation de sensibilisation sur 10 ans est évaluée à 1 696 786 \$ (1 101 891 \$ pour les transporteurs ferroviaires et 594 896 \$ pour les chargeurs ferroviaires), ce qui correspond à une valeur calculée sur une année de 241 584 \$.

Coûts associés à la formation sur le plan de sûreté

Les employeurs seront également tenus de fournir une formation sur le plan de sûreté et sa mise en œuvre. On estime qu'il faudrait à chaque entreprise environ 15 heures pour élaborer son programme de formation sur le plan de sûreté (an 1), étant donné que des modules de formation et d'orientation sont offerts et que Transports Canada a l'intention d'élaborer du matériel d'orientation. On s'attend à ce que les intervenants utilisent l'option la moins coûteuse pour offrir leur formation (par exemple utiliser leurs propres installations et matériels) afin de réduire au minimum ou d'éviter les coûts de prestation de programme.

On estime que 50 % des 10 290 employés (tableau 2) qui manutentionnent des marchandises dangereuses seraient tenus de suivre une formation de 1,5 heure sur les plans de sûreté au cours de l'an 1 (formation initiale) et tous les trois ans par la suite (ans 4, 7 et 10).

Selon les estimations ci-dessus et un taux de salaire horaire de 51,95 \$ pour l'élaboration du plan de sûreté (le taux de salaire moyen des postes de cadres intermédiaires dans le commerce, les transports, la production et les services publics) et de 28,49 \$ pour la réception de la formation (le taux de salaire moyen du poste d'opération d'équipement de transport et de machinerie lourde et autres postes relatifs à l'entretien), la valeur actualisée des coûts totaux associés à la formation sur les plans de sûreté

(\$522,744 to railway carriers and \$1,151,005 for railway loaders), corresponding to an annualized value of \$238,304.

Costs associated with additional requirements for railway carriers (reporting, rail security coordinator and security inspections)

Under the Regulations, railway companies will be required to have a rail security coordinator who coordinates security practices and procedures within their organization and acts as the principal contact with appropriate law enforcement and emergency response agencies, as well as the Minister of Transport. It is estimated that a large railway carrier's rail security coordinator would require 72 hours per year and a small carrier's rail security coordinator would require 36 hours per year to fulfill their duties. It is assumed that each carrier would need an average of 10 minutes to prepare and to submit the name of the coordinator and other relevant information to Transport Canada. Whenever the coordinator is replaced, the updated information will have to be submitted to Transport Canada; it is assumed that this would occur once every three years.

Railway carriers will also be required to report potential threats and security concerns to Transport Canada. It is expected that, on average, there would be 20 reports per large business annually and 5 reports per small business annually, and that it would take carriers approximately one hour to prepare and submit each report.

The Regulations will also require railway carriers to conduct visual security inspections of railway vehicles containing dangerous goods for which a placard is required. It is expected that there would be no or very minimal incremental costs for conducting security inspections, since most carriers already conduct pre-trip visual inspections for safety purposes under the *Railway Safety Act*.

Based on the above-mentioned estimates and an hourly wage rate of \$51.95 (the average wage rate of middle management occupations in trades, transportation, production and utilities), the present value of the costs associated with reporting duties is estimated at \$80,037 over 10 years, which corresponds to an annualized value of \$11,396. The present value of the costs associated with the rail security coordinator is estimated at \$549,134 over 10 years, which corresponds to an annualized value of \$78,184.

(élaboration du programme de formation et réception de la formation) est évaluée à 1 673 749 \$ sur 10 ans (522 744 \$ pour les transporteurs ferroviaires et 1 151 005 \$ pour les chargeurs ferroviaires), ce qui correspond à une valeur calculée sur une année de 238 304 \$.

Coûts associés aux exigences additionnelles pour les transporteurs ferroviaires (rapports, coordonnateur de la sûreté ferroviaire et inspections de sûreté)

Aux termes du Règlement, les compagnies de chemin de fer seront tenues de désigner un coordonnateur de la sûreté ferroviaire chargé d'assurer la coordination des pratiques et des procédures au sein de l'organisation et de servir de personne-ressource principale auprès des organismes d'application de la loi et d'intervention d'urgence appropriés, ainsi que du ministre des Transports. Il est estimé que les fonctions du coordonnateur de la sûreté ferroviaire d'un grand transporteur exigeraient 72 heures par année et que les fonctions du coordonnateur de la sûreté ferroviaire d'un petit transporteur exigeraient 36 heures par année. On évalue que chaque transporteur aurait besoin en moyenne de 10 minutes pour préparer et soumettre le nom d'un coordonnateur et le reste des renseignements pertinents à Transports Canada. En cas de substitution du coordonnateur, les renseignements mis à jour devraient être soumis à Transports Canada; on évalue que cela pourrait avoir lieu une fois tous les trois ans.

Les transporteurs ferroviaires devraient également signaler les menaces potentielles et les préoccupations en matière de sûreté à Transports Canada. On s'attend à ce qu'il y ait annuellement une moyenne de 20 rapports par grande entreprise et de 5 rapports par petite entreprise et qu'il faudrait à chaque transporteur environ une heure pour préparer et présenter chaque rapport.

Le Règlement exigera également que les transporteurs ferroviaires effectuent des inspections visuelles de la sûreté des véhicules ferroviaires qui contiennent des marchandises dangereuses pour lesquelles une plaque est exigée. On s'attend à ce qu'il n'y ait aucun coût supplémentaire ou à ce qu'il y ait des coûts supplémentaires minimales pour la conduite de telles inspections, puisque la plupart des transporteurs mènent déjà des inspections visuelles avant voyage à des fins de sécurité en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Compte tenu des estimations ci-dessus et d'un taux de salaire horaire de 51,95 \$ (le taux de salaire moyen des postes de cadres intermédiaires dans le commerce, les transports, la production et les services publics), la valeur actualisée des coûts associés aux rapports est évaluée à 80 037 \$ sur 10 ans, ce qui correspond à une valeur calculée sur une année de 11 396 \$. La valeur actualisée des coûts associés au coordonnateur de la sûreté ferroviaire est évaluée à 549 134 \$ sur 10 ans, ce qui correspond à une valeur calculée sur une année de 78 184 \$.

Government costs

The Government's costs will be driven by the need to dedicate an additional 8.5 full-time employees in years 1 to 10, to ensure that the Regulations will be supported by an effective and risk-based oversight regime. Costs include salaries, accommodation costs, travelling costs and training costs. Transport Canada expects that the Regulations will impose an additional \$8.36 million (present value) on the Department over a 10-year period, which corresponds to an annualized value of \$1.19 million.

Total costs

In summary, the present value of the total costs of the Regulations over a 10-year period is \$17.43 million, including \$2.40 million to railway carriers, \$6.67 million to railway loaders, and \$8.36 million to Transport Canada, which corresponds to an annualized value of \$2.48 million.

Benefits

The Regulations are expected to have a positive impact on public security. They are expected to promote a more aware, alert, prepared and proactive regulated community that would be better able to detect, prevent, respond to and recover from terrorist incidents. The Regulations are intended to improve the industry's resilience, minimizing the consequences should an incident occur (minimizing loss of life, property damage, environmental damage and reduced international trade flows).

The Regulations will better align Canada's transportation of dangerous goods by rail security regime with international standards and practices. They will also enhance alignment of Canada's dangerous goods security requirements with the United States' hazardous materials requirements, and facilitate the cross-border movement of dangerous goods between the two countries.

As with the analysis of other security regulations, it is very difficult to quantify the associated benefits of the Regulations, given that both the probability and the impact (baseline and regulated option) are subjective and uncertain.

Table 4 provides the cost-benefit statement of the Regulations.

Coûts assumés par le gouvernement

Les coûts assumés par le gouvernement seraient dictés par le besoin de consacrer 8,5 employés à temps plein additionnels (ans 1 à 10) pour veiller à ce que le Règlement s'accompagne d'un régime de surveillance efficace et axé sur les risques. Les coûts tiennent compte des salaires, des frais d'hébergement, des frais de déplacement et des frais de formation. Transports Canada s'attend à ce que le Règlement impose des coûts supplémentaires de 8,36 millions de dollars (valeur actualisée) au Ministère sur 10 ans, soit une valeur calculée sur une année de 1,19 million de dollars.

Coûts totaux

En résumé, la valeur actualisée des coûts totaux du Règlement sur 10 ans est de 17,43 millions de dollars, notamment 2,40 millions de dollars pour les transporteurs ferroviaires, 6,67 millions de dollars pour les chargeurs ferroviaires et 8,36 millions de dollars pour Transports Canada, ce qui correspond à une valeur calculée sur une année de 2,48 millions de dollars.

Avantages

Le Règlement devrait avoir une incidence positive sur la sûreté publique. Il devrait favoriser une collectivité réglementée plus sensibilisée, alerte, préparée, proactive et mieux en mesure de détecter et de prévenir des incidents de terrorisme, ainsi que d'intervenir et de se rétablir en cas de tels incidents. Le Règlement vise à améliorer la résilience de l'industrie afin de réduire les conséquences d'un incident (notamment réduire au minimum les pertes de vie, les dommages à la propriété ou à l'environnement et la perturbation des échanges commerciaux internationaux).

Le Règlement permettra d'harmoniser le régime de sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer du Canada avec les normes et pratiques internationales. Il accroîtra également l'harmonisation des exigences de sûreté relatives aux matières dangereuses canadiennes avec celles des États-Unis afin de faciliter le transport transfrontalier des marchandises dangereuses entre les deux pays.

À l'instar de l'analyse d'autres règlements relatifs à la sûreté, il est très difficile de quantifier les avantages associés au Règlement étant donné que la probabilité et l'incidence (scénario de base et réglementation) sont subjectives et incertaines.

Le tableau 4 présente l'énoncé des coûts et avantages de la proposition réglementaire.

Table 4: Cost-benefit statement (Can\$ 2017, PV 7%)⁴**A. Quantified impacts \$ (PV)**

Costs

| | Base Year 2019 | Year 2022 | Final Year 2027 | Total | Annualized Value |
|-----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|---------------------|
| Railway carriers | \$690,160 | \$75,361 | \$339,482 | \$2,398,393 | \$341,477 |
| Railway loaders | \$2,900,692 | \$381,363 | \$409,195 | \$6,669,089 | \$949,528 |
| Industry – Total | \$3,590,852 | \$456,723 | \$748,677 | \$9,067,483 | \$1,291,006 |
| Government of Canada | \$984,898 | \$861,075 | \$861,075 | \$8,362,177 | \$1,190,586 |
| Total costs | \$4,575,751 | \$1,317,799 | \$1,362,611 | \$17,429,660 | \$2,481,591 |
| Total benefits: n/a | | | | | |

Tableau 4 : Énoncé des coûts et avantages (\$ CA 2017, VA 7 %) ⁴**A. Répercussions quantifiées (VA)**

Coûts

| | Année de base 2019 | Année 2022 | Année finale 2027 | Total | Valeur calculée sur une année |
|-------------------------------|-----------------------|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------------------|
| Transporteurs ferroviaires | 690 160 \$ | 75 361 \$ | 339 482 \$ | 2 398 393 \$ | 341 477 \$ |
| Chargeurs ferroviaires | 2 900 692 \$ | 381 363 \$ | 409 195 \$ | 6 669 089 \$ | 949 528 \$ |
| Total – Industrie | 3 590 852 \$ | 456 723 \$ | 748 677 \$ | 9 067 483 \$ | 1 291 006 \$ |
| Gouvernement du Canada | 984 898 \$ | 861 075 \$ | 861 075 \$ | 8 362 177 \$ | 1 190 586 \$ |
| Total des coûts | 4 575 751 \$ | 1 317 799 \$ | 1 362 611 \$ | 17 429 660 \$ | 2 481 591 \$ |
| Total des avantages : S. O. | | | | | |

B. Qualitative impacts

Costs: n/a

Benefits:

- Improved security
- Improved public safety
- Meeting public expectations
- Improved harmonization with the United States

Sensitivity analysis

A sensitivity analysis was conducted on the key variables that are uncertain. These are the number of regulatees in compliance (i.e. baseline compliance rate) in the baseline and the time expected to meet each requirement.

Baseline compliance rate: Sensitivity on the total costs to industry was conducted with two scenarios: (1) 0%, reflecting a scenario where no regulatees are in compliance in the baseline; and (2) 30%, to reflect a scenario

B. Répercussions qualitatives

Coûts : S. O.

Avantages :

- Amélioration de la sûreté
- Amélioration de la sécurité publique
- Satisfaction des attentes du public
- Amélioration de l'harmonisation avec les États-Unis

Analyse de sensibilité

Une analyse de sensibilité a été effectuée sur les variables clés qui sont incertaines. Il s'agit du nombre de personnes réglementées qui sont conformes (c'est-à-dire taux de conformité de base) dans la base et le temps prévus pour respecter chaque exigence.

Taux de conformité de base : La sensibilité aux coûts totaux pour l'industrie a été effectuée avec deux scénarios : (1) 0 %, reflétant un scénario où aucune personne réglementée n'est conforme dans la base; (2) 30 % pour

⁴ Since these calculations have been rounded to the nearest dollar amount, the various totals in each of the tables in this report are approximate.

⁴ Puisque ces calculs ont été arrondis au dollar près, les divers totaux dans chacun des tableaux du présent rapport sont approximatifs.

where twice as many regulatees are in compliance in comparison to the central scenario of 15%.

Table 5: Sensitivity analysis on the baseline compliance rate

| | Baseline Compliance Rate | | |
|---|--------------------------|-------------|-------------|
| | 0% | 15% | 30% |
| Total costs to industry (PV, Can\$ 2017) | \$10,607,828 | \$9,067,483 | \$7,601,323 |

Time expected to meet each requirement: Two scenarios were considered to estimate total costs to industry given the different amount of time expected to meet each requirement: (1) 25% less time than the central case estimates is required to comply with each requirement; and (2) 25% more time is required.

Table 6: Sensitivity analysis on the time expected

| | Time Expected | | |
|---|---------------|--------------------------------|-------------|
| | - 25% | Central scenario (see Table 2) | + 25% |
| Total costs to industry (PV, Can\$ 2017) | \$8,491,749 | \$9,067,483 | \$9,643,222 |

Distributional analysis

In total, the incremental industry costs of the Regulations are estimated to be \$9.07 million over 10 years or \$1.29 million annualized. The railway carriers and railway loaders are expected to incur approximately 28.47% and 71.53% of total industry costs, respectively.

Table 7: Distribution of total industry costs among affected stakeholders (Can\$ 2017)

| Affected stakeholders | Total PV over 10 years (2017 Canadian constant dollars) | % |
|-----------------------|---|----------------|
| Railway carriers | \$2,398,393 | 26.45% |
| Railway loaders | \$6,669,089 | 73.55% |
| Total | \$9,067,483 | 100.00% |

More than half of the costs (55.89%) are due to the requirement of security plans (development, review and update). Approximately 18.71% of the costs are associated with awareness training. Approximately 18.46% of the costs are due to the requirement of security plan training

refléter un scénario où deux fois plus de personnes réglementées sont conformes par rapport au scénario central de 15 %.

Tableau 5 : Analyse de sensibilisé sur le taux de conformité de base

| | Taux de conformité de base | | |
|---|----------------------------|--------------|--------------|
| | 0 % | 15 % | 30 % |
| Coûts totaux pour l'industrie (VA, \$ CA 2017) | 10 607 828 \$ | 9 067 483 \$ | 7 601 323 \$ |

Temps prévu pour respecter chaque exigence : Deux scénarios ont été envisagés pour estimer les coûts totaux pour l'industrie selon différents délais pour respecter chaque exigence : (1) 25 % moins de temps que les estimations des cas centraux est requis pour se conformer à chaque exigence; (2) 25 % plus de temps est requis.

Tableau 6 : Analyse de sensibilité sur le temps prévu

| | Temps prévu | | |
|---|--------------|-----------------------------------|--------------|
| | - 25 % | Scénario central (voir tableau 2) | + 25 % |
| Coûts totaux pour l'industrie (VA, \$ CA 2017) | 8 491 749 \$ | 9 067 483 \$ | 9 643 222 \$ |

Analyse de répartition

Au total, les coûts supplémentaires de l'industrie pour la proposition réglementaire sont estimés à 9,07 millions de dollars sur 10 ans ou 1,29 million de dollars annuellement. Les transporteurs et les chargeurs ferroviaires devraient engager environ 28,47 % et 71,53 % du total des coûts de l'industrie, respectivement.

Tableau 7 : Distribution des coûts totaux de l'industrie entre les intervenants touchés (\$ CA 2017)

| Intervenants touchés | Total de la VA sur 10 ans (dollars canadiens constants de 2017) | % |
|----------------------------|---|-----------------|
| Transporteurs ferroviaires | 2 398 393 \$ | 26,45 % |
| Chargeurs ferroviaires | 6 669 089 \$ | 73,55 % |
| Total | 9 067 483 \$ | 100,00 % |

Plus de la moitié des coûts (55,89 %) sont dus à l'exigence des plans de sûreté (élaboration, examen et mise à jour). Environ 18,71 % des coûts sont associés à la formation sur la sensibilisation. Environ 18,46 % des coûts sont dus à l'exigence de la formation sur le plan de sûreté

(development of training materials and training). Approximately 6.06% of total costs are associated with the rail security coordinator requirement, and would be borne entirely by railway carriers. Approximately 0.88% of the costs are due to the requirement to report significant security concerns, and would be borne entirely by railway carriers. The distribution of total industry costs borne by differently affected stakeholders are presented in tables 8 and 9.

Table 8: Distribution of total industry costs by requirements

| Item | Regulatory Requirement | Share of Total Industry Costs (%) |
|------|--|-----------------------------------|
| 1. | Security plans: development, review and update | 55.89% |
| 2. | Awareness training | 18.71% |
| 3. | Security plan training: development of training materials and training | 18.46% |
| 4. | Rail security coordinator | 6.06% |
| 5. | Reporting significant security concerns | 0.88% |
| | Total | 100.00% |

Table 9: Distribution of total industry costs by requirements among stakeholders

| | Borne by Stakeholders | | |
|---|-----------------------|-------------------|---------|
| | Railway Carriers % | Railway Loaders % | Total % |
| Security plans: development, review and update | 2.85% | 97.15% | 100.00% |
| Awareness training (including administrative burden) | 64.94% | 35.06% | 100.00% |
| Security plan training: development and training | 31.23% | 68.77% | 100.00% |
| Rail security coordinator (including administrative burden) | 100.00% | 0.00% | 100.00% |
| Security reporting | 100.00% | 0.00% | 100.00% |

(élaboration des documents de formation et formation). Environ 6,06 % des coûts totaux sont associés à l'exigence de la désignation d'un coordonnateur de la sûreté ferroviaire et seraient l'entière responsabilité des transporteurs ferroviaires. Environ 0,88 % des coûts sont dus à l'exigence de signaler les préoccupations importantes en matière de sûreté et seraient l'entière responsabilité des transporteurs ferroviaires. La distribution des coûts totaux de l'industrie qui sont la responsabilité de différents intervenants touchés est présentée dans les tableaux 8 et 9.

Tableau 8 : Distribution des coûts totaux pour l'industrie selon chaque exigence

| Point | Exigence réglementaire | Part des coûts totaux pour l'industrie (%) |
|-------|--|--|
| 1. | Plans de sûreté : élaboration, examen et mise à jour | 55,89 % |
| 2. | Formation sur la sensibilisation | 18,71 % |
| 3. | Formation sur le plan de sûreté : élaboration de documents de formation et formation | 18,46 % |
| 4. | Coordonnateur de la sûreté ferroviaire | 6,06 % |
| 5. | Signalement de préoccupations importantes en matière de sûreté | 0,88 % |
| | Total | 100,00 % |

Tableau 9 : Distribution des coûts totaux pour l'industrie selon les exigences entre les intervenants

| | Responsabilité des intervenants | | |
|---|---------------------------------|--------------------------|----------|
| | Transporteurs ferroviaires % | Chargeurs ferroviaires % | Total % |
| Plans de sûreté : élaboration, examen et mise à jour | 2,85 % | 97,15 % | 100,00 % |
| Formation sur la sensibilisation (y compris le fardeau administratif) | 64,94 % | 35,06 % | 100,00 % |
| Formation sur le plan de sûreté : élaboration et formation | 31,23 % | 68,77 % | 100,00 % |
| Coordonnateur de la sûreté ferroviaire (y compris le fardeau administratif) | 100,00 % | 0,00 % | 100,00 % |
| Rapport sur la sûreté | 100,00 % | 0,00 % | 100,00 % |

“One-for-One” Rule

Transport Canada has considered the potential impact of the *Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations* on the administrative burden for businesses, and has determined that the “One-for-One” Rule applies. Specifically, two requirements will impose an additional administrative burden on railway carriers and railway loaders: the requirement for railway carriers and railway loaders to keep a record of the names of the employees who receive awareness training, and the requirement for railway carriers to provide the contact information of the rail security coordinator to Transport Canada.

It is assumed that companies will require one minute per employee to keep a record of awareness training in year 1, after which it is assumed that companies will integrate their security awareness training program into their safety training program, and each company would need an average of 10 minutes to prepare and submit the name of the rail security coordinator and other relevant information to Transport Canada.

Following the “One-for-One” Rule, a 7% discount rate and 10-year forecast period for the valuation were used. The price base year is in 2012 constant dollars. The present value base year for the valuation of impact under the Rule is 2012 (i.e. the incremental administrative costs were discounted back to 2012). The annualized value of the administrative burden costs over 10 years is estimated at \$784 (IN) [or \$1 per affected business] under the “One-for-One” Rule.

Small business lens

In order to enhance the security of the transportation of dangerous goods by rail and to strengthen the security of the rail supply chain, the Regulations will apply to all railway carriers and railway loaders, regardless of size. This will result in incremental compliance and administrative costs for all affected companies, including small businesses. However, the Regulations were designed to align compliance costs with underlying risks, and to give industry the flexibility to implement security practices that are commensurate with their individual circumstances, risk profiles and operational environments. It is expected that the risks identified and mitigated in the security plan of a large company with hundreds of employees, numerous distribution sites and a nationally integrated distribution network would be more complex and costly than the security plan of a smaller business with few employees and a purely local distribution network. Therefore, although the regulatory requirements will technically be the same for all businesses, compliance activities and associated costs are expected to be lower for small businesses.

Règle du « un pour un »

Transports Canada a considéré les incidences potentielles du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses* sur le fardeau administratif de l'industrie et a déterminé que la règle du « un pour un » s'applique. Plus précisément, deux exigences causeront un fardeau administratif additionnel aux transporteurs et aux chargeurs ferroviaires : l'obligation pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires de tenir un registre des noms des employés qui reçoivent la formation de sensibilisation et l'obligation pour les transporteurs ferroviaires de fournir à Transports Canada les coordonnées du coordonnateur de la sûreté ferroviaire désigné.

On estime qu'il faudrait aux entreprises une minute par employé pour tenir le registre de la formation de sensibilisation la première année, après quoi on considère qu'elles intégreraient le programme de formation de sensibilisation à la sûreté à leur programme de formation sur la sécurité et que chaque entreprise aura besoin de 10 minutes en moyenne pour préparer et soumettre le nom du coordonnateur de la sûreté ferroviaire et les autres renseignements pertinents à Transports Canada.

À la suite de la règle du « un pour un », un taux de rabais de 7 % et une période de prévision de 10 ans ont été utilisés pour l'évaluation. L'année du prix de référence est en dollars constants de 2012. La valeur actualisée de l'année de référence pour l'évaluation des répercussions en vertu de la règle est 2012 (c'est-à-dire les coûts administratifs supplémentaires ont été actualisés au niveau de 2012). La valeur calculée sur une année des coûts du fardeau administratif sur 10 ans est estimée à 784 \$ (ajout) [ou 1 \$ par entreprise touchée] en vertu de la règle du « un pour un ».

Lentille des petites entreprises

Afin d'accroître la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses et pour renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire, le Règlement s'appliquera à tous les transporteurs et chargeurs ferroviaires qui se livrent à l'importation, au transport, à la manutention et à la présentation pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, quelle que soit leur taille. Il en résultera des coûts de conformité et d'administration supplémentaires pour toutes les entreprises concernées, y compris les petites entreprises. Toutefois, le Règlement a été conçu de façon à adapter les coûts liés à la conformité aux risques sous-jacents et à donner à l'industrie la flexibilité d'élaborer et de mettre en œuvre des pratiques de sûreté proportionnelles à leur circonstance individuelle, à leur profil de risques et à leurs environnements opérationnels. On peut donc s'attendre à ce que les risques cernés et atténués dans le cadre du plan de sûreté d'une grande entreprise comptant des centaines d'employés, de nombreux sites de distribution et un réseau de distribution intégré à l'échelle nationale, soient plus complexes et entraînent plus de coûts que ceux du

Transport Canada considered adopting a more demanding approach by proposing security regulations for the transportation of dangerous goods by rail that are fully aligned with United States hazardous materials security regulations (the “initial option”). Under this option, additional requirements would have included compiling commodity data, conducting route analysis and selection, and providing location and shipping information to Transport Canada. However, preliminary consultations and analysis indicated that this approach might impose a burden that would be disproportionate to the security risks associated with transporting dangerous goods by rail. As a result, Transport Canada is introducing risk-based regulations that are partially aligned with United States regulatory requirements for rail (the “flexible option”), which will be less burdensome on small businesses.

The present value of the total costs to all small businesses (based on an estimated 31 railway carriers and 1 229 railway loaders) is estimated at \$6.38 million over the 10-year period, compared to approximately \$1.81 million in costs to the 29 medium and large businesses (2 railway carriers and 27 railway loaders). In annualized average terms, the Regulations will cost \$2,921 per year per small railway carrier on average (compared to \$193,897 per large railway carrier) and \$665 per year per small railway loader (compared to \$2,381 per large railway loader).

The total incremental compliance and administrative costs imposed on all small businesses are estimated to be \$908,110 in annualized value. However, as the annualized value of the total costs to railway carriers and railway loaders is about \$721 per small business, it is not expected that these costs would have a significant or detrimental impact on the operation of these companies.

As Table 10 shows, the initial option (i.e. additional requirements for railway carriers) would impose higher costs on small businesses (specifically the railway carriers), increasing the average cost per small business from \$721 to \$773 over the 10-year period. The increase would be for small railway carriers, as there would be no additional requirements for railway loaders under the initial

plan de sûreté d’une petite entreprise comptant peu d’employés et un réseau de distribution entièrement local. Par conséquent, même si les exigences pour chaque entreprise sont techniquement les mêmes, les activités de conformité et les coûts connexes seraient moindres pour les petites entreprises.

Transports Canada avait envisagé d’adopter une approche plus exigeante en harmonisant entièrement la façon de réglementer la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses avec le règlement sur la sûreté des marchandises dangereuses des États-Unis (l’option initiale). Cette option incluait d’autres exigences, notamment la compilation de données sur les marchandises, la réalisation d’une analyse des itinéraires et de leur sélection, ainsi que la communication à Transports Canada de l’emplacement et de l’information sur l’expédition. Toutefois, les consultations et les analyses préliminaires ont indiqué que cette approche pourrait imposer un fardeau qui n’est pas proportionnel aux risques en matière de sûreté liés au transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Par conséquent, Transports Canada propose un règlement fondé sur les risques qui est partiellement harmonisé avec les exigences réglementaires des États-Unis en matière de transport ferroviaire (l’option flexible) et qui représenterait un fardeau moins lourd pour les petites entreprises.

La valeur actualisée du total des coûts pour toutes les petites entreprises (en fonction d’une estimation de 31 transporteurs et de 1 229 chargeurs ferroviaires) est évaluée à 6,38 millions de dollars sur 10 ans, comparativement à des coûts d’environ 1,81 million de dollars pour les 29 moyennes et grandes entreprises (2 transporteurs et 27 chargeurs ferroviaires). Sur une base annuelle, le Règlement coûtera 2 921 \$ par année aux petites compagnies de chemin de fer en moyenne (comparativement à 193 897 \$ pour un grand chemin de fer) et 665 \$ par année pour un petit chargeur ferroviaire (comparativement à 2 381 \$ pour un grand chargeur).

Le total des coûts de conformité et des coûts administratifs supplémentaires imposés à toutes les petites entreprises est estimé à 908 110 \$ en valeur calculée sur une année. Toutefois, puisque la valeur calculée sur une année des coûts totaux pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires est d’environ 721 \$ par petite entreprise, il n’est pas prévu que ces coûts auraient des répercussions importantes ou négatives sur l’exploitation de ces compagnies.

Le tableau 10 illustre que l’option initiale (c’est-à-dire les exigences additionnelles pour les transporteurs ferroviaires) imposerait des coûts plus élevés aux petites entreprises (plus précisément les transporteurs ferroviaires), ce qui ferait passer le coût moyen par petite entreprise de 721 \$ à 773 \$ sur 10 ans. L’augmentation toucherait les petits transporteurs ferroviaires puisqu’il n’y aurait pas

option. All of the additional requirements are imposed on railway carriers under the initial option.

d'exigences supplémentaires pour les chargeurs ferroviaires dans l'option initiale. Toutes les exigences supplémentaires sont imposées sur les transporteurs ferroviaires dans le cadre de l'option initiale.

Table 10: Flexibility analysis of the initial and the flexible (targeted) options (constant year 2012 dollars, 2012 present value base year, 7% discount rate)

| | Flexible Option | | Initial Option | |
|--|---|------------------------|--|------------------------|
| Short description | Requirements: <ul style="list-style-type: none"> • Security awareness training for railway carriers and railway loaders; • Security plan for railway carriers and railway loaders; • Security plan training for railway carriers and railway loaders; • Security inspection for railway carriers; • Security coordinator for railway carriers; and • Security reporting for railway carriers. | | Requirements: <ul style="list-style-type: none"> • Security awareness training for railway carriers and railway loaders; • Security plan for railway carriers and railway loaders; • Security plan training for railway carriers and railway loaders; • Security inspection for railway carriers; • Security coordinator for railway carriers; and • Security reporting for railway carriers. Additional requirements for railway carriers: <ul style="list-style-type: none"> • Commodity data compilation; • Route analysis and selection; and • Providing location and shipping information to Transport Canada. | |
| <i>Number of small businesses impacted</i> | 1 260 | | 1 260 | |
| | Annualized Average (\$2012) | Present Value (\$2012) | Annualized (\$2012) | Present Value (\$2012) |
| Compliance costs | \$907,719 | \$6,375,435 | \$973,473 | \$6,837,264 |
| Administrative costs | \$392 | \$2,752 | \$392 | \$2,752 |
| <i>Total costs</i> | \$908,110 | \$6,378,187 | \$973,864 | \$6,840,016 |
| <i>Average cost per small business</i> | \$721 | \$5,062 | \$773 | \$5,429 |
| Risk considerations | <ul style="list-style-type: none"> • Requiring the railway carriers to compile commodity data, conduct route analysis and selection may further reduce the security risks associated with transporting dangerous goods by rail in Canada. However, the additional requirements (required in the United States) may not be applicable in Canada because of the different geographical landscape and limited routing options. | | <ul style="list-style-type: none"> • Increased operational costs which may lead to lower compliance rate. • Preliminary consultations and analysis indicated that this approach might impose a burden that is disproportionate to the security risks associated with transporting dangerous goods by rail in Canada. | |

Tableau 10 : Analyse de flexibilité de l'option initiale et de l'option flexible (ciblée) [dollars de l'année courante 2012, année de référence de la valeur actualisée 2012, taux de rabais 7 %]

| | Option flexible | | Option initiale | |
|---|--|-----------------------------------|--|-----------------------------------|
| Brève description | Exigences : <ul style="list-style-type: none"> • Formation sur la sensibilisation à la sûreté pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires; • Plan de sûreté pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires; • Formation sur le plan de sûreté pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires; • Inspection de sûreté pour les transporteurs ferroviaires; • Coordonnateur de la sûreté pour les transporteurs ferroviaires; • Rapports de sûreté pour les transporteurs ferroviaires. | | Exigences : <ul style="list-style-type: none"> • Formation sur la sensibilisation à la sûreté pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires; • Plan de sûreté pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires; • Formation sur le plan de sûreté pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires; • Inspection de sûreté pour les transporteurs ferroviaires; • Coordonnateur de la sûreté pour les transporteurs ferroviaires; • Rapports de sûreté pour les transporteurs ferroviaires. Exigences supplémentaires pour les transporteurs ferroviaires : <ul style="list-style-type: none"> • Compilation des données sur les marchandises; • Analyse et sélection des itinéraires; • Fournir de l'information sur l'emplacement et l'expédition à Transports Canada. | |
| <i>Nombre de petites entreprises touchées</i> | 1 260 | | 1 260 | |
| | Moyenne calculée sur une année (en \$ de 2012) | Valeur actualisée (en \$ de 2012) | Calculée sur une année (en \$ de 2012) | Valeur actualisée (en \$ de 2012) |
| Coûts de la conformité | 907 719 \$ | 6 375 435 \$ | 973 473 \$ | 6 837 264 \$ |
| Coûts administratifs | 392 \$ | 2 752 \$ | 392 \$ | 2 752 \$ |
| <i>Total des coûts</i> | 908 110 \$ | 6 378 187 \$ | 973 864 \$ | 6 840 016 \$ |
| <i>Coût moyen par petite entreprise</i> | 721 \$ | 5 062 \$ | 773 \$ | 5 429 \$ |
| Considération des risques | <ul style="list-style-type: none"> • Exiger que les transporteurs ferroviaires compilent des données sur les marchandises, effectuent l'analyse et la sélection des itinéraires pourrait réduire davantage les risques de sûreté associés au transport des marchandises dangereuses par chemin au fer au Canada. Toutefois, les exigences supplémentaires (requis aux États-Unis) ne seront peut-être pas applicables au Canada en raison du paysage géographique différent et des options d'itinéraires limitées. | | <ul style="list-style-type: none"> • Coûts opérationnels qui augmentent, ce qui pourrait entraîner un taux de conformité plus faible. • Les consultations et analyses préliminaires ont indiqué que cette approche pourrait imposer un fardeau qui est disproportionné aux risques de sûreté associés au transport des marchandises dangereuses par chemin au fer au Canada. | |

Consultation

The Regulations were developed using feedback and input from consultations with industry stakeholders, other government departments and departmental officials over the last several years, and comments received during the *Canada Gazette*, Part I, comment period.

Work on a strategy to enhance the security of the transportation of dangerous goods began in 2009, when Parliament amended the TDGA to provide new federal

Consultation

Le Règlement a été élaboré au moyen de la rétroaction et des conseils émanant des consultations menées au cours des dernières années avec les intervenants de l'industrie, d'autres ministères du gouvernement et des représentants ministériels, et des commentaires reçus lors de la période de commentaires de la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Le travail sur une stratégie visant à améliorer la sûreté du transport des marchandises dangereuses a commencé en 2009, quand le Parlement a modifié la LTMD afin de

authorities respecting security. At that time, Transport Canada initiated discussions with industry through established stakeholder fora and bilateral meetings to ensure that the appropriate parties had an opportunity to participate in the risk assessment and policy development process.

Extensive preliminary consultations with the rail and trucking industries took place between November 2011 and February 2013. Those consulted included the Multi-Industry Association Committee on the Transportation of Dangerous Goods,⁵ the Federal-Provincial/Territorial Dangerous Goods Task Force,⁶ and the Transportation of Dangerous Goods General Policy Advisory Council.⁷ Through these committees, Transport Canada was able to reach out to industry associations, including the Railway Association of Canada, the Canadian Trucking Alliance (and the various provincial trucking member associations), the Chemistry Industry Association of Canada, the Canadian Association of Petroleum Producers, and the Canadian Fertilizer Institute.

Industry stakeholders and their associations expressed general support for enhancing the security of the transportation of dangerous goods through regulations. Key messages delivered by industry during preliminary consultations included the following:

- Regulations should be aligned with United States security requirements and United Nations recommendations, with necessary adjustments to address unique Canadian circumstances (i.e. some elements of the United States regime may not be practical or cost-effective in Canada, such as the requirement for route analysis and selection);

⁵ The Multi-Industry Association Committee on the Transportation of Dangerous Goods is an industry committee sponsored by the Chemistry Industry Association of Canada (CIAC) that meets biannually. Participants include CIAC member companies and representatives from other trade associations dealing with the transportation of dangerous goods, such as the Canadian Association of Chemical Distributors, the Railway Association of Canada, the Canadian Fertilizer Institute, the Canadian Petroleum Products Institute, the Canadian Association of Petroleum Producers, the Compressed Gas Association, the Canadian Propane Association, CropLife Canada, the Canadian Emergency Response Contractors' Alliance, and the Air Transport Association of Canada.

⁶ The Task Force provides a forum for provinces, territories and the federal government to exchange information on the transportation of dangerous goods in Canada and to identify and discuss issues relating to the national program. The Task Force meets biannually.

⁷ Participants include Transport Canada's Dangerous Goods Directorate, industry associations, unions (Teamsters), and various other organizations, such as the Canadian Association of Chiefs of Police, the Shipping Federation of Canada, and the Canadian Volunteer Fire Services Association. This group also meets biannually.

conférer au gouvernement fédéral de nouveaux pouvoirs en matière de sûreté. À ce moment, Transports Canada avait lancé des discussions avec l'industrie dans le cadre de forums d'intervenants établis et de réunions bilatérales pour veiller à ce que les parties appropriées aient l'occasion de participer à l'évaluation des risques et au processus d'élaboration stratégique.

De vastes consultations préliminaires avec les industries du transport ferroviaire et du camionnage ont eu lieu de novembre 2011 à février 2013. Les intervenants consultés incluaient le Comité des associations sur le transport des marchandises dangereuses⁵, le Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le transport des marchandises dangereuses⁶, et le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses⁷. Par l'entremise de ces comités, Transports Canada a été en mesure de prendre contact avec les associations de l'industrie, y compris l'Association des chemins de fer du Canada, l'Alliance canadienne du camionnage (et les diverses associations provinciales de camionnage membres), l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, l'Association canadienne des producteurs pétroliers et l'Institut canadien des engrais.

Les intervenants de l'industrie et leurs associations ont manifesté un appui général en ce qui a trait à l'amélioration de la sûreté du transport des marchandises dangereuses par voie de règlement. Les messages clés de l'industrie qui sont ressortis des consultations préliminaires étaient notamment les suivants :

- le règlement devrait être harmonisé avec les exigences des États-Unis et les recommandations des Nations Unies, mais inclure les ajustements nécessaires pour tenir compte des circonstances propres au Canada (c'est-à-dire certains éléments du régime des États-Unis pourraient ne pas être pratiques ou rentables au

⁵ Le Comité des associations sur le transport des marchandises dangereuses est un comité de l'industrie parrainé par l'Association canadienne de l'industrie de la chimie (ACIC) qui se réunit deux fois par année. Les participants comprennent les entreprises membres de l'ACIC et les représentants des autres associations commerciales œuvrant dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, comme l'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques, l'Association des chemins de fer du Canada, l'Institut canadien des engrais, l'Institut canadien des produits pétroliers, l'Association canadienne des producteurs pétroliers, la Compressed Gas Association, l'Association canadienne du propane, CropLife Canada, l'Alliance canadienne des entrepreneurs en interventions d'urgence et l'Association du transport aérien du Canada.

⁶ Le mandat du Groupe de travail est de fournir aux provinces, aux territoires et au gouvernement fédéral un forum qui leur permet d'échanger de l'information sur des enjeux ayant trait au transport de marchandises dangereuses au Canada, ainsi que de cerner et d'aborder les enjeux liés au programme national. Le Groupe de travail se rencontre deux fois par année.

⁷ Les participants incluent la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada, les associations de l'industrie, les syndicats (Teamsters) et différentes autres organisations, telles que l'Association canadienne des chefs de police, la Fédération maritime du Canada et l'Association canadienne des services d'incendie volontaires. Ce groupe se rencontre également deux fois par année.

- Regulations should be aligned with other government departments' security requirements respecting the transportation of dangerous goods;
- Regulations should be aligned with other parts of the supply chain (e.g. aviation, marine);
- Regulations should be risk-based;
- Regulations should provide flexibility to minimize impact on small companies; and
- Transport Canada should provide practical guidance to industry.

Preliminary consultations included messaging from Transport Canada that the Regulations could apply to both the rail and road (trucking) sectors. However, since that time, the policy direction changed to include only rail. Transport Canada reengaged industry in the spring of 2015 to discuss this change, and to give industry the opportunity to review the proposed requirements. Briefings were held with the Railway Association of Canada (teleconference on March 5, 2015, and meeting on May 9, 2016), the Transportation of Dangerous Goods General Policy Advisory Council (teleconference on March 13, 2015, and meetings on May 28, 2015, and May 26, 2016), the Transportation of Dangerous Goods Federal-Provincial/Territorial Task Force (teleconference on March 20, 2015) and the Multi-Industry Association Committee on the Transportation of Dangerous Goods (teleconference on March 27, 2015, and meetings on May 27, 2015, November 17, 2015, and May 25, 2016). Industry stakeholders remained generally supportive of the regulatory approach and provided the following feedback:

- **Application:** Industry asked why trucking was excluded from the proposal. Transport Canada explained that regulating both sectors would take significantly more time and resources to implement, given the size and complexity of the trucking industry. Further, it is necessary to implement a timely baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail, given recent events which have shown the impact that rail incidents involving dangerous goods can have on public safety, the environment and the economy. Though these incidents were safety-related, they also highlighted the security risks.
- **Security plans:** Industry asked whether Transport Canada would approve the security plans, and who would have access. Transport Canada explained that railway carriers and consignors (the term "consignor" has since been replaced with "railway loader" in order to better clarify who will be captured by the Regulations) would not be required to submit their plans to Transport Canada for approval, but would be required to make their plans available to the Minister of Transport upon request.

Canada, comme l'exigence relative à l'analyse et à la sélection des itinéraires);

- le règlement devrait être harmonisé avec les exigences en matière de sûreté des autres ministères gouvernementaux en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses;
- le règlement devrait être harmonisé avec les autres parties de la chaîne d'approvisionnement (par exemple transport aérien et maritime);
- le règlement devrait être axé sur les risques;
- le règlement devrait être flexible pour réduire au minimum l'incidence sur les petites entreprises;
- Transports Canada devrait fournir une orientation pratique à l'industrie.

Les consultations préliminaires incluaient des messages de Transports Canada qui indiquaient que le projet de règlement pouvait s'appliquer au transport ferroviaire et au transport terrestre (camionnage). Toutefois, depuis, l'orientation stratégique a changé et ne comprend que le transport ferroviaire. Transports Canada a mobilisé l'industrie de nouveau au printemps 2015 pour discuter de ce changement et donner à l'industrie la possibilité d'examiner les exigences proposées. Des séances d'information ont été offertes en collaboration avec l'Association de chemins de fer du Canada (téléconférence du 5 mars 2015 et rencontre du 9 mai 2016), le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses (téléconférence du 13 mars 2015 et rencontres du 28 mai 2015 et du 26 mai 2016), le Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le transport des marchandises dangereuses (téléconférence du 20 mars 2015) et le Comité des associations sur le transport des marchandises dangereuses (téléconférence du 27 mars 2015 et rencontres du 27 mai 2015, du 17 novembre 2015 et du 25 mai 2016). Les intervenants de l'industrie, qui restaient généralement en faveur de l'approche proposée, ont transmis les commentaires suivants :

- **Application :** L'industrie a demandé pourquoi le camionnage était exclu du projet. Transports Canada a expliqué qu'il faudrait plus de temps et de ressources pour réglementer les deux secteurs, étant donné la taille et la complexité de l'industrie du camionnage. En outre, il est nécessaire de mettre en œuvre rapidement un régime de base en matière de sûreté pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses, étant donné les récents événements qui ont montré les répercussions que pouvaient avoir les incidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses sur la sécurité publique, l'environnement et l'économie. Même si ces incidents portaient sur la sécurité, ils ont aussi mis en évidence les risques compromettant la sûreté.
- **Plans de sûreté :** L'industrie a demandé si Transports Canada approuverait les plans de sûreté et qui y accéderait. Transports Canada a expliqué que les

- Security plan training: Stakeholders requested that Transport Canada ensure that the security plan training requirement be aligned with United States security requirements, to reduce implementation costs for industry.
- The list of dangerous goods that trigger security plan and training requirements: Industry questioned whether the list of security-sensitive dangerous goods was harmonized with that of the United States and whether it included all pertinent goods. Transport Canada worked with experts to develop and refine the list, and attempted to align it with the United States list, with a few adjustments that are better suited to the Canadian context (e.g. the Canadian list includes substances regulated under the *Human Pathogens and Toxins Act*, whereas the United States list includes select agents or toxins regulated by the Centers for Disease Control and Prevention or the United States Department of Agriculture).

Since 2010, Transport Canada has also consulted the United States Transportation Security Administration on this initiative through the Transportation Security Cooperation Group, to obtain background information and compare systems in terms of alignment.

Prepublication in the *Canada Gazette*, Part I

The proposed Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 24, 2017, followed by a 30-day public comment period. The 30-day comment period provided an opportunity for industry stakeholders and the general public to submit their comments/suggestions. Sixteen submissions were received from various transportation of dangerous goods companies and major industry associations. Comments received were taken into consideration in the development of the Regulations.

Industry stakeholders and their associations expressed general support for enhancing the security of the transportation of dangerous goods by rail through the Regulations. Support was expressed for Transport Canada's mission to promote a safe, secure, efficient and environmentally responsible transportation system and the importance of security in the safe transportation of dangerous goods. Industry also supports Transport

transporteurs et les expéditeurs ferroviaires (le terme « expéditeur » a depuis été remplacé par « chargeur ferroviaire » afin de mieux clarifier qui sera concerné par le Règlement) n'auront pas à soumettre leurs plans au Ministère aux fins d'approbation, mais ils devront faire en sorte que le Ministère des Transports puisse les consulter s'il en fait la demande.

- Formation sur les plans de sûreté : Les intervenants ont demandé que Transports Canada veuille à ce que l'exigence de formation sur les plans de sûreté soit harmonisée avec les exigences des États-Unis afin de réduire les coûts de mise en œuvre pour l'industrie.
- Liste des marchandises dangereuses qui déclenchent les exigences de formation et de plans liés à la sûreté : L'industrie a demandé si la liste des marchandises dangereuses délicates pour la sûreté était harmonisée avec celle des États-Unis et incluait toutes les marchandises pertinentes. Transports Canada a travaillé avec des experts pour concevoir et peaufiner la liste; ils ont essayé de l'harmoniser avec celle des États-Unis en effectuant des ajustements pour mieux l'adapter au contexte canadien (par exemple la liste canadienne comprend les marchandises réglementées en vertu de la *Loi sur les agents pathogènes humains et les toxines*, alors qu'aux États-Unis la liste inclut certains agents et toxines réglementés par les Centers for Disease Control and Prevention ou le Department of Agriculture des États-Unis).

Depuis 2010, Transports Canada consulte aussi la Transportation Security Administration des États-Unis sur cette initiative par l'entremise du Groupe de coopération sur la sûreté des transports afin d'obtenir des renseignements généraux et de comparer les systèmes aux fins d'harmonisation.

Publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Le règlement proposé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 24 juin 2017, suivi d'une période de commentaires publique de 30 jours. La période de commentaires de 30 jours a fourni l'occasion aux intervenants de l'industrie et au grand public de présenter leurs commentaires et suggestions. Seize présentations ont été reçues de diverses entreprises de transport des marchandises dangereuses et d'importantes associations de l'industrie. Les commentaires obtenus ont été pris en considération lors de l'élaboration du Règlement.

Les intervenants de l'industrie et leurs associations ont exprimé leur appui général pour l'amélioration de la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer au moyen d'un règlement. Un soutien a été exprimé pour la mission de Transports Canada afin de promouvoir un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement et l'importance de la sûreté dans le transport sécuritaire des marchandises

Canada's effort to enhance alignment between Canadian and United States regulations that would facilitate the movement of dangerous goods by rail across the border. Moreover, industry has expressed support of the flexible approach adopted by the Regulations which provide the regulated entities with the flexibility to develop and implement security practices that are commensurate with their individual risk profiles and operational environments.

Industry also provided comments and suggestions in the following areas in terms of how to improve the proposed Regulations:

- **Application of consignor:** Stakeholders expressed that the application of consignor was unclear. More specifically, industry recommended that Transport Canada clarify the definition of consignor to ensure that the intended parties/operations are captured within the Regulations. In response to industry feedback, Transport Canada has replaced the term "consignor" with "railway loader" in order to better clarify who will be captured by the Regulations. A concise definition of railway loader is provided in the Regulations.
- **Scope of security awareness training and security plan training:** Various stakeholders commented that the scope of awareness training and the topics for security plan training were too broad and recommended that all training be limited to what is relevant to a person's security role. In response to stakeholder feedback, Transport Canada has narrowed the scope of both the security awareness and security plan training requirements. The application of awareness training has been revised to capture persons who, in the course of employment, directly affect dangerous goods transportation security. The scope of the security plan training requirement has been revised from "on the entire plan" to component(s) of the security plan that are relevant to the person's duties.
- **Recognizing existing security awareness and security plan training:** Stakeholders requested that Transport Canada accept pre-existing training that is completed before the date that the Regulations come into force if they meet the requirements of the Regulations. In response to stakeholder feedback, Transport Canada has revised the security awareness and security plan training requirements to recognize previous training. More specifically, existing security awareness and security plan training will be recognized for, at most, three years from the previous training date, as long as the training meets the requirements outlined in the Regulations.
- **Thresholds for certain classes of Schedule 1 (the list of security-sensitive dangerous goods):** Industry stakeholders recommended that Transport Canada revise the volume thresholds of certain security-sensitive dangerous goods listed in Schedule 1. In response to industry feedback, Transport Canada has revised

dangereuses. L'industrie appuie aussi l'effort de Transports Canada pour améliorer l'harmonisation entre les règlements canadiens et américains qui faciliteraient le mouvement des marchandises dangereuses par chemin de fer afin de traverser la frontière. De plus, l'industrie a exprimé son soutien pour l'approche flexible adoptée par le Règlement qui fournit aux entités réglementées la flexibilité pour élaborer et mettre en œuvre des pratiques de sûreté qui sont proportionnelles aux profils de risques individuels et les environnements opérationnels.

L'industrie a aussi fourni des commentaires et des suggestions dans les domaines suivants en ce qui a trait à la façon d'améliorer le règlement proposé :

- **Application du terme expéditeur :** Les intervenants ont indiqué que l'application du terme expéditeur n'était pas claire. Plus précisément, l'industrie a recommandé que Transports Canada clarifie la définition d'expéditeur pour s'assurer que les parties/opérations visées soient saisies dans le Règlement. En réponse aux commentaires de l'industrie, Transports Canada a remplacé le terme « expéditeur » par « chargeur ferroviaire » afin de mieux clarifier qui sera concerné par le Règlement. Une définition concise de chargeur ferroviaire est fournie dans le Règlement.
- **Portée de la formation sur la sensibilisation à la sûreté et de la formation sur le plan de sûreté :** Divers intervenants ont commenté que la portée proposée de la formation sur la sensibilisation et les sujets pour la formation sur le plan de sûreté étaient trop vastes et recommandaient que toutes les formations soient limitées à ce qui est pertinent pour le rôle de sûreté d'une personne. En réponse aux commentaires des intervenants, Transports Canada a limité la portée des exigences de formation sur la sensibilisation à la sûreté et le plan de sûreté. L'application de la formation sur la sensibilisation a été révisée pour indiquer les personnes qui, au cours de leur emploi, ont une incidence directe sur la sûreté du transport des marchandises dangereuses. La portée de l'exigence de la formation sur le plan de sûreté a été révisée pour passer de « l'ensemble du plan » aux aspects du plan de sûreté qui sont pertinents pour les fonctions de la personne.
- **Reconnaissance de la formation existante sur la sensibilisation à la sûreté et sur le plan de sûreté :** Les intervenants ont demandé que Transports Canada accepte la formation qui existait déjà qui est effectuée avant la date d'entrée en vigueur du Règlement si elles respectent les exigences du Règlement. En réponse aux commentaires des intervenants, Transports Canada a révisé les exigences de formation sur la sensibilisation à la sûreté et le plan de sûreté pour reconnaître les formations précédentes. Plus précisément, la formation existante sur la sensibilisation à la sûreté et le plan de sûreté seront reconnus pour, au plus, trois ans à partir de la date de la formation précédente, pourvu que la formation respecte les exigences indiquées dans le Règlement.

several items in Schedule 1. For example, the threshold in items 6 and 7 has been increased from 3 000 L to 10 000 L.

Transport Canada has responded to all submissions requiring answers or clarifications and has taken these comments and suggestions into account in the refinement of the regulatory package. Transport Canada has also done further analysis to address specific comments. For example, Transport Canada has revised the contact for reporting potential threats and other security concerns (for the railway carriers) from the Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC) to the Transport Canada Situation Centre in the consideration of their expertise in dealing with security incidents.

Regulatory cooperation and international alignment

The United Nations has developed Model Regulations to encourage the uniform development of national and international transportation of dangerous goods requirements. The Model Regulations are widely accepted internationally, and form the basis of several international agreements and national regulatory regimes, including in the United States. The Regulations are generally aligned with the recommended security provisions in the United Nations Model Regulations (section 1.4), which include security training for employees and security plans for high consequence dangerous goods, such as those explosives included in Class 1.1, 1.2, or 1.3.

The Regulations will introduce Canadian requirements that partially align with United States requirements for the transportation of dangerous goods by rail (*Hazardous Materials Regulations* — Title 49 of the *Code of Federal Regulations* [49 CFR], sections 172.700 to 172.704, 172.800 to 172.822, 174.9, 174.14 and *Rail Transportation Security Regulations* — 49 CFR, Part 1580). The Regulations are consistent with the basic HAZMAT security requirements for rail in the United States, but do not include the more stringent requirements, such as compiling commodity data, conducting route analysis and selection, providing a secure chain of custody and control, expediting movement, and providing location and shipping information to the Government. This approach will facilitate the timelier implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail in Canada. Further analysis of the additional United States rail requirements will be necessary to determine whether they are

- Seuils pour certaines classes de marchandises de l'annexe 1 (la liste des marchandises dangereuses délicates pour la sûreté) : Les intervenants de l'industrie ont recommandé que Transports Canada révise les seuils de volume de certaines marchandises dangereuses délicates pour la sûreté énumérés dans l'annexe 1. En réponse aux commentaires de l'industrie, Transports Canada a révisé plusieurs articles dans l'annexe 1. Par exemple, le seuil des articles 6 et 7 a augmenté de 3 000 L à 10 000 L.

Transports Canada a répondu à toutes les présentations nécessitant des réponses ou des précisions et a pris en compte ces commentaires et suggestions pour améliorer le cadre réglementaire. Transports Canada a également effectué une analyse pour répondre à des commentaires spécifiques. Par exemple, Transports Canada a révisé le contact pour signaler les menaces potentielles et autres problèmes de sûreté (pour les transporteurs ferroviaires), du Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) au Centre d'intervention de Transport Canada, en tenant compte de son expertise dans le traitement des incidents de sûreté.

Coopération réglementaire et harmonisation internationale

Les Nations Unies ont conçu un règlement type afin d'encourager l'élaboration uniforme d'exigences nationales et internationales en matière de transport de marchandises dangereuses. Le règlement type est largement accepté à l'échelle internationale et constitue le fondement de plusieurs ententes internationales et de régimes réglementaires nationaux, y compris aux États-Unis. Le Règlement est harmonisé avec les dispositions de sûreté recommandées dans le règlement type des Nations Unies (article 1.4), qui inclut la formation sur la sûreté des employés et les plans de sûreté pour les marchandises dangereuses présentant des conséquences graves, comme les explosifs inclus dans les classes 1.1, 1.2 ou 1.3.

Le Règlement permettra d'introduire des exigences canadiennes qui sont partiellement harmonisées avec les exigences américaines concernant le transport ferroviaire des marchandises dangereuses (*Hazardous Materials Regulations* — titre 49 du *Code of Federal Regulations* [49 CFR], sections 172.700 à 172.704, 172.800 à 172.822, 174.9, 174.14 et *Rail Transportation Security Regulations* — 49 CFR, partie 1580). Le Règlement est conforme aux exigences de base en matière de sûreté pour le transport ferroviaire du régime HAZMAT des États-Unis, mais il n'inclut pas les exigences plus rigoureuses de compiler des données sur les biens et services; de mener des analyses et des sélections d'itinéraires; de prévoir une chaîne de possession et un contrôle sécuritaires; de faciliter l'acheminement; de fournir les renseignements sur le lieu et l'expédition au gouvernement. Cette approche facilitera la mise en œuvre rapide d'un régime de base en matière de sûreté pour le transport ferroviaire des marchandises

applicable in the Canadian context and commensurate with risk (i.e. considering the Canadian geographical landscape and the limited rail system in Canada).

The Regulations are consistent with the objective of the Canada–United States Regulatory Cooperation Council, which is to better align Canada–United States regulatory approaches to make it easier for industry to do business on both sides of the border.

Transport Canada has also engaged federal partners with roles and responsibilities respecting the transportation of dangerous goods through the Transportation of Dangerous Goods Interdepartmental Working Group, to ensure coordination and to avoid duplicative or inconsistent regulatory requirements.

Rationale

Strategic risk assessments conducted by Government of Canada security experts have indicated that the transportation of dangerous goods by rail is vulnerable to misuse or sabotage by terrorists. An attack using dangerous goods is feasible, and the adverse impacts of a terrorist event could be significant. This level of risk supports the need to develop security regulations for the transportation of dangerous goods by rail, to strengthen the security of this sector and assist in protecting Canadians.

Moreover, Canada's current regime is inconsistent with that of its largest trading partner, the United States. The regulatory requirements will allow Canada to better align its requirements with United States hazardous materials security requirements, which would facilitate the cross-border movement of dangerous goods by rail.

Based on an analysis of various options, stakeholder feedback, an assessment of international standards and requirements and the level of risk within the sector, Transport Canada considers the development of management-based regulations for railway carriers and railway loaders to be the most appropriate and effective course of action at this time. This approach would facilitate the timelier implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail.

The Regulations are not expected to create any undue costs or burden for the rail industry. This is due, in part, to the fact that many operators already comply with the regulatory requirements (e.g. those that transport

dangereuses au Canada. Une analyse détaillée des exigences ferroviaires supplémentaires des États-Unis sera nécessaire pour déterminer si elles sont applicables au contexte canadien et si elles sont proportionnelles au risque (c'est-à-dire en tenant compte de la géographie canadienne et du réseau ferroviaire limité au Canada).

Le Règlement est conforme à l'objectif du Conseil de coopération en matière de réglementation Canada–États-Unis, qui vise à mieux harmoniser les approches de réglementation du Canada et des États-Unis, et ce, afin qu'il soit plus facile pour l'industrie de faire des affaires des deux côtés de la frontière.

Transports Canada a également collaboré avec des partenaires fédéraux assumant des rôles et des responsabilités dans le domaine des transports des marchandises dangereuses par l'entremise du Groupe de travail interministériel sur le transport des marchandises dangereuses afin d'assurer la coordination et d'éviter que les exigences réglementaires se chevauchent ou soient incompatibles.

Justification

Les évaluations stratégiques des risques menées par des experts de la sûreté du gouvernement du Canada ont indiqué que le transport ferroviaire des marchandises dangereuses est vulnérable à la mauvaise utilisation ou à du sabotage par les terroristes. Une attaque au moyen des marchandises dangereuses est possible, et les impacts négatifs d'un événement terroriste pourraient être importants. Ce niveau de risque justifie la nécessité de concevoir un règlement sur la sûreté pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses afin de renforcer la sûreté de ce secteur et d'aider à protéger les Canadiens.

En outre, le régime actuel du Canada n'est pas conforme à celui de son principal partenaire commercial, les États-Unis. Les exigences réglementaires permettront une meilleure harmonisation avec les exigences américaines de sûreté liées aux marchandises dangereuses, ce qui faciliterait le transport ferroviaire transfrontalier des marchandises dangereuses.

En se basant sur l'analyse des diverses options, les commentaires des intervenants, l'évaluation des normes et des exigences internationales ainsi que le niveau de risque du secteur, Transports Canada considère que l'élaboration d'un règlement basé sur la gestion serait une mesure plus appropriée et efficace pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires à l'heure actuelle. Cette approche faciliterait la mise en œuvre rapide d'un régime de sûreté de base pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses.

Le Règlement ne devrait pas imposer de coûts excessifs ni de fardeau particulier à l'industrie ferroviaire. Cela est dû, en partie, au fait que de nombreux exploitants respectent déjà les exigences réglementaires (par exemple ceux qui

dangerous goods to the United States, those that participate in trusted trader programs [Canada's Partners in Protection program and the United States Customs-Trade Partnership Against Terrorism], and those that are signatories to the Railway Security Memorandum of Understanding with Transport Canada). As well, the Regulations have been designed to be risk-based, which will give industry the flexibility to adopt security practices that are tailored to their operations and proportionate to their risk.

Implementation, enforcement and service standards

Transport Canada's objective is to implement a fair and equitable compliance and enforcement regime for the Regulations, using a graduated approach that allows industry to take corrective actions before resorting to enforcement actions. However, where compliance is not achieved on a voluntary basis or where there are flagrant violations, enforcement action could be sought through judicial sanction (indictment or summary conviction) in accordance with paragraphs 33(2)(a) and (b) of the TDGA.

Transport Canada is ready to successfully implement, deliver and oversee the Regulations. The Department will use a national network of surface and intermodal security inspectors to oversee compliance with the Regulations, and is currently developing guidance and training programs to ensure the inspectors will be adequately prepared to oversee this new regime and facilitate industry compliance. The Department will work to coordinate the oversight regime with the rail safety and transportation of dangerous goods safety oversight regimes (e.g. by conducting joint safety and security inspections), to enhance efficiency and minimize the impact on railway carriers and railway loaders.

Inspectors will provide regulatory oversight to ensure compliance and identify any non-compliance with the Regulations. Inspectors will provide ongoing oversight, guidance and education to railway carriers and railway loaders, and will schedule inspections using a risk-based approach. Current risk methodology will be reviewed and elements will be incorporated to support, align and produce a custom security risk assessment methodology. Inspection frequency and scope will be determined by the outcome of the risk assessments. Inspections will be at determined intervals; however, inspectors will have the flexibility to conduct random and for-cause inspections, as deemed appropriate.

transportent des marchandises dangereuses aux États-Unis, ceux qui participent aux programmes des négociants dignes de confiance [Partenaires en protection du Canada et Partenariat entre les douanes et les entreprises contre le terrorisme des États-Unis] et ceux qui ont signé le protocole d'entente sur la sûreté ferroviaire avec Transports Canada). De plus, le Règlement est conçu pour être fondé sur le risque, ce qui permettra à l'industrie d'adopter des pratiques de sûreté qui sont adaptées à leurs activités et proportionnelles au risque.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'objectif de Transports Canada consiste à mettre en œuvre un régime juste et équitable de conformité et d'application de la loi pour le Règlement, en utilisant une approche progressive qui permet à l'industrie de prendre des mesures correctives avant de recourir à des mesures d'application de la loi. Cependant, quand la conformité n'est pas réalisée de manière volontaire ou quand des infractions flagrantes existent, les mesures d'application de la loi peuvent être envisagées au moyen d'une action judiciaire (par mise en accusation ou par voie de déclaration de culpabilité par procédure sommaire) en vertu des alinéas 33(2)a) et b) de la LTMD.

Transports Canada est prêt à mettre en œuvre, à offrir et à surveiller le Règlement. Le Ministère utilisera un réseau national d'inspecteurs de la sûreté du transport terrestre et intermodal pour surveiller la conformité au Règlement; il est actuellement en train de concevoir des documents d'orientation et des programmes de formation pour faire en sorte que les inspecteurs seront préparés adéquatement pour surveiller ce régime et faciliter la conformité de l'industrie. Le Ministère s'emploiera à coordonner le régime de surveillance avec les régimes de sécurité ferroviaire et de sûreté du transport des marchandises dangereuses (par exemple en effectuant des inspections conjointes de la sûreté et de la sécurité) afin d'améliorer l'efficacité et de réduire l'impact sur les transporteurs et les chargeurs ferroviaires.

Les inspecteurs fourniront une supervision réglementaire pour assurer la conformité et cerner toute non-conformité au Règlement. Les inspecteurs fournissent une supervision permanente, une orientation et de l'éducation aux transporteurs ferroviaires et aux chargeurs ferroviaires, et programmeront les inspections en utilisant une approche axée sur les risques. La méthode de risques actuelle sera examinée et des éléments seront incorporés pour appuyer, harmoniser et produire une méthode d'évaluation des risques de sûreté personnalisée. La fréquence et la portée des inspections seront déterminées à partir des résultats des évaluations des risques. Les inspections auront lieu à des intervalles déterminés. Toutefois, les inspecteurs auront la flexibilité d'effectuer des inspections aléatoires et pour une raison précise, au besoin.

Transport Canada will continue its engagement with industry through established transportation of dangerous goods fora and the various industry associations. Transport Canada will also conduct education and awareness activities to support industry and to facilitate implementation and compliance, and will develop guidance materials, as required.

Finally, the coming-into-force dates of the Regulations will be staggered to give railway carriers and railway loaders sufficient time to implement the requirements and to facilitate compliance, in accordance with the schedule set out in Table 11.

Table 11: Staggered coming-into-force dates

| Requirement | Who? | Length of Time After Registration Before Coming into Force |
|-----------------------------------|------------------|--|
| Reporting | Railway carriers | 1 month |
| Rail security coordinator | Railway carriers | 3 months |
| Security inspection | Railway carriers | 3 months |
| Security awareness training | Railway carriers | 9 months |
| | Railway loaders | 12 months |
| Security plan and risk assessment | Railway carriers | 9 months |
| | Railway loaders | 12 months |
| Security plan training | Railway carriers | 9 months |
| | Railway loaders | 12 months |

Contact

Kim Benjamin
 Director General
 Intermodal Surface, Security and Emergency
 Preparedness
 Transport Canada
 Ottawa, Ontario
 K1A 0N5
 Telephone: 613-949-7778
 Fax: 613-993-1714
 Email: kim.benjamin@tc.gc.ca

Transports Canada poursuivra son engagement auprès de l'industrie au moyen des tribunes établies sur le transport des marchandises dangereuses et de diverses associations de l'industrie. Transports Canada mènera également des activités d'éducation et de sensibilisation pour appuyer l'industrie et faciliter la mise en œuvre et la conformité, et il concevra des documents d'orientation, au besoin.

Pour finir, les dates d'entrée en vigueur du Règlement seront échelonnées afin que les transporteurs et les chargeurs ferroviaires aient suffisamment de temps pour mettre en œuvre les exigences et faciliter la conformité en respectant le calendrier établi au tableau 11.

Tableau 11 : Dates échelonnées de la mise en œuvre

| Exigence | Qui? | Délai après l'inscription et avant l'entrée en vigueur |
|--|----------------------------|--|
| Établissement de rapports | Transporteurs ferroviaires | 1 mois |
| Coordonnateur de la sûreté ferroviaire | Transporteurs ferroviaires | 3 mois |
| Inspections de la sûreté | Transporteurs ferroviaires | 3 mois |
| Formation sur la sensibilisation à la sûreté | Transporteurs ferroviaires | 9 mois |
| | Chargeurs ferroviaires | 12 mois |
| Plan de sûreté et évaluation des risques | Transporteurs ferroviaires | 9 mois |
| | Chargeurs ferroviaires | 12 mois |
| Formation sur le plan de sûreté | Transporteurs ferroviaires | 9 mois |
| | Chargeurs ferroviaires | 12 mois |

Personne-ressource

Kim Benjamin
 Directrice générale
 Transport terrestre intermodal, sûreté et préparatifs
 d'urgence
 Transports Canada
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0N5
 Téléphone : 613-949-7778
 Télécopieur : 613-993-1714
 Courriel : kim.benjamin@tc.gc.ca

Small Business Lens Checklist

1. Name of the sponsoring regulatory organization:

Transport Canada

2. Title of the regulatory proposal:

*Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations*3. Is the checklist submitted with a RIAS for the *Canada Gazette*, Part I or Part II? *Canada Gazette*, Part I *Canada Gazette*, Part II**A. Small business regulatory design**

| I | Communication and transparency | Yes | No | N/A |
|---|--|-------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| 1. | Are the proposed Regulations or requirements easily understandable in everyday language? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. | Is there a clear connection between the requirements and the purpose (or intent) of the proposed Regulations? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| The Regulations provide a means to enhance the security of the transportation of dangerous goods by rail and each section clearly outlines the six requirements, which are also generally aligned with the United States regime. | | | | |
| 3. | Will there be an implementation plan that includes communications and compliance promotion activities, that informs small business of a regulatory change and guides them on how to comply with it (e.g. information sessions, sample assessments, toolkits, Web sites)? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Industry will be informed and compliance promotion activities will be provided, as required. | | | | |
| 4. | If new forms, reports or processes are introduced, are they consistent in appearance and format with other relevant government forms, reports or processes? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| No new forms, reports or processes will be introduced. | | | | |
| II | Simplification and streamlining | Yes | No | N/A |
| 1. | Will streamlined processes be put in place (e.g. through BizPaL, Canada Border Services Agency single window) to collect information from small businesses where possible? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Information will not be collected. | | | | |
| 2. | Have opportunities to align with other obligations imposed on business by federal, provincial, municipal or international or multinational regulatory bodies been assessed? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Opportunities to align with current inspection activities conducted by other directorates within Transport Canada are being explored to avoid unnecessary burden. | | | | |
| 3. | Has the impact of the proposed Regulations on international or interprovincial trade been assessed? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| The Regulations introduce Canadian requirements that generally align with international standards and best practices (e.g. the United Nations Model Regulations) and key United States regulatory requirements respecting the transportation of dangerous goods by rail (<i>Hazardous Materials Regulations</i> – Title 49 of the <i>Code of Federal Regulations</i> [49 CFR], sections 172.700 to 172.704, 172.800 to 172.822, 174.9, 174.14 and <i>Rail Transportation Security Regulations</i> – 49 CFR, Part 1580). The Regulations are expected to increase the level of confidence in the security of the Canadian rail transportation system, resulting in a positive impact on domestic and international trade. | | | | |
| 4. | If the data or information, other than personal information, required to comply with the proposed Regulations is already collected by another department or jurisdiction, will this information be obtained from that department or jurisdiction instead of requesting the same information from small businesses or other stakeholders? (The collection, retention, use, disclosure and disposal of personal information are all subject to the requirements of the <i>Privacy Act</i> . Any questions with respect to compliance with the <i>Privacy Act</i> should be referred to the department's or agency's ATIP office or legal services unit.) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Any data or information required would be consistent with that of other modes in Transport Canada and can be obtained internally. | | | | |

| II | Simplification and streamlining — <i>Continued</i> | Yes | No | N/A |
|---|--|-------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| 5. | Will forms be pre-populated with information or data already available to the department to reduce the time and cost necessary to complete them? (Example: When a business completes an online application for a licence, upon entering an identifier or a name, the system pre-populates the application with the applicant's personal particulars such as contact information, date, etc. when that information is already available to the department.) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Businesses will not be required to complete any forms. | | | | |
| 6. | Will electronic reporting and data collection be used, including electronic validation and confirmation of receipt of reports where appropriate? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Businesses will not be required to file reports. | | | | |
| 7. | Will reporting, if required by the proposed Regulations, be aligned with generally used business processes or international standards if possible? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Reporting will not be required. | | | | |
| 8. | If additional forms are required, can they be streamlined with existing forms that must be completed for other government information requirements? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Businesses will not be required to submit forms. | | | | |
| III | Implementation, compliance and service standards | Yes | No | N/A |
| 1. | Has consideration been given to small businesses in remote areas, with special consideration to those that do not have access to high-speed (broadband) Internet? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Transport Canada can communicate with businesses via telephone and registered mail. | | | | |
| 2. | If regulatory authorizations (e.g. licences, permits or certifications) are introduced, will service standards addressing timeliness of decision making be developed that are inclusive of complaints about poor service? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Regulatory authorizations will not be introduced. | | | | |
| 3. | Is there a clearly identified contact point or help desk for small businesses and other stakeholders? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Questions can be addressed to Kim Benjamin, Director General, Intermodal Surface, Security and Emergency Preparedness, Transport Canada, Ottawa, Ontario K1A 0N5, telephone: 613-949-7778, fax: 613-993-1714, email: kim.benjamin@tc.gc.ca . | | | | |

B. Regulatory flexibility analysis and reverse onus

| IV | Regulatory flexibility analysis | Yes | No | N/A |
|---|---|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. | <p>Does the RIAS identify at least one flexible option that has lower compliance or administrative costs for small businesses in the small business lens section?</p> <p>Examples of flexible options to minimize costs are as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Longer time periods to comply with the requirements, longer transition periods or temporary exemptions; • Performance-based standards; • Partial or complete exemptions from compliance, especially for firms that have good track records (legal advice should be sought when considering such an option); • Reduced compliance costs; • Reduced fees or other charges or penalties; • Use of market incentives; • A range of options to comply with requirements, including lower-cost options; • Simplified and less frequent reporting obligations and inspections; and • Licences granted on a permanent basis or renewed less frequently. | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>The option chosen has the lowest compliance and administrative costs for small businesses. Transport Canada is proposing performance-based requirements that will provide regulated entities with the flexibility to develop and implement security practices that are commensurate with their individual risk profiles and operational environments. As well, Transport Canada plans to develop guidance materials that will ease implementation costs.</p> | | | | |

| IV | Regulatory flexibility analysis – <i>Continued</i> | Yes | No | N/A |
|---|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 2. | Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, quantified and monetized compliance and administrative costs for small businesses associated with the initial option assessed, as well as the flexible, lower-cost option? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. | Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, a consideration of the risks associated with the flexible option? (Minimizing administrative or compliance costs for small business cannot be at the expense of greater health, security or safety or create environmental risks for Canadians.) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>Transport Canada could have taken a broader approach (initial option) by developing security regulations for the transportation of dangerous goods by rail under the <i>Transportation of Dangerous Goods Act, 1992</i> that are fully aligned with United States hazardous materials security regulations. However, this option could impose a burden disproportionate to the security risk associated with railway company operations. Based on preliminary consultations, an analysis of all options, assessment of international standards and the level of risk within the sector, the recommendation is to develop regulations that are partially aligned with United States regulatory requirements for rail (flexible option). In addition, in order to ensure that the Regulations would not impose a significant burden on small businesses, the requirements provide regulated entities with the flexibility to develop and implement security practices that are commensurate with their individual circumstances, risk profiles and operational environments.</p> | | | | |
| 4. | Does the RIAS include a summary of feedback provided by small business during consultations? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>The RIAS includes a summary of feedback provided by stakeholders, including small businesses.</p> | | | | |
| V | Reverse onus | Yes | No | N/A |
| 1. | If the recommended option is not the lower-cost option for small business in terms of administrative or compliance costs, is a reasonable justification provided in the RIAS? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

Liste de vérification de la lentille des petites entreprises

1. Nom de l'organisme de réglementation responsable :

Transports Canada

2. Titre de la proposition de réglementation :

Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses

3. La liste de vérification est-elle soumise avec le RÉIR de la Partie I ou de la Partie II de la *Gazette du Canada*? *Gazette du Canada*, Partie I *Gazette du Canada*, Partie II**A. Conception de la réglementation pour les petites entreprises**

| I | Communication et transparence | Oui | Non | S.O. |
|---|---|-------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| 1. | La réglementation ou les exigences proposées sont-elles faciles à comprendre et rédigées dans un langage simple? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. | Y a-t-il un lien clair entre les exigences et l'objet principal (ou l'intention) de la réglementation proposée? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| La réglementation vise à accroître la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses, et chaque article établit clairement les six exigences qui correspondent généralement au régime des États-Unis. | | | | |
| 3. | A-t-on prévu un plan de mise en œuvre incluant des activités de communications et de promotion de la conformité destinées à informer les petites entreprises sur les changements intervenus dans la réglementation, d'une part, et à les guider sur la manière de s'y conformer, d'autre part? (par exemple séances d'information, évaluations types, boîtes à outils, sites Web) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| L'industrie sera mise au courant et des activités de promotion de la conformité seront effectuées, au besoin. | | | | |
| 4. | Si la proposition implique l'utilisation de nouveaux formulaires, rapports ou processus, la présentation et le format de ces derniers correspondent-ils aux autres formulaires, rapports ou processus pertinents du gouvernement? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aucun nouveau formulaire, rapport ou processus ne sera utilisé. | | | | |
| II | Simplification et rationalisation | Oui | Non | S.O. |
| 1. | Des processus simplifiés seront-ils mis en place (en recourant par exemple au service PerLE, au guichet unique de l'Agence des services frontaliers du Canada) afin d'obtenir les données requises des petites entreprises si possible? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aucune donnée ne sera recueillie. | | | | |
| 2. | Est-ce que les possibilités d'harmonisation avec les autres obligations imposées aux entreprises par les organismes de réglementation fédéraux, provinciaux, municipaux ou multilatéraux ou internationaux ont été évaluées? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Les possibilités d'harmonisation avec les activités d'inspection actuelles effectuées par d'autres directions de Transports Canada sont envisagées pour éviter d'imposer un fardeau inutile. | | | | |
| 3. | Est-ce que l'impact de la réglementation proposée sur le commerce international ou interprovincial a été évalué? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| La réglementation établit des exigences canadiennes qui correspondent généralement aux normes et aux pratiques exemplaires internationales (par exemple le règlement type des Nations Unies) et aux principales exigences réglementaires des États-Unis ayant trait au transport ferroviaire des marchandises dangereuses (<i>Hazardous Materials Regulations</i> — titre 49 du <i>Code of Federal Regulations</i> [49 CFR], sections 172.700 à 172.704, 172.800 à 172.822, 174.9, 174.14 et <i>Rail Transportation Security Regulations</i> — 49 CFR, partie 1580). On s'attend à ce que la réglementation accroisse le niveau de confiance à l'égard de la sûreté du réseau de transport ferroviaire canadien, ce qui aurait un impact positif sur le commerce interprovincial et international. | | | | |

| II | Simplification et rationalisation (suite) | Oui | Non | S.O. |
|--|--|-------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| 4. | Si les données ou les renseignements — autres que les renseignements personnels — nécessaires pour le respect de la réglementation proposée ont déjà été recueillis par un autre ministère ou une autre administration, obtiendra-t-on ces informations auprès de ces derniers, plutôt que de demander à nouveau cette même information aux petites entreprises ou aux autres intervenants? (La collecte, la conservation, l'utilisation, la divulgation et l'élimination des renseignements personnels sont toutes assujetties aux exigences de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> . Toute question relative au respect de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> devrait être renvoyée au bureau de l'AIPRP ou aux services juridiques du ministère ou de l'organisme concerné.) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Les données ou les renseignements exigés correspondraient à ceux que d'autres modes de transport à Transports Canada ont déjà recueillis, et ils pourraient être obtenus à l'interne. | | | | |
| 5. | Les formulaires seront-ils pré-remplis avec les renseignements ou les données déjà disponibles au ministère en vue de réduire le temps et les coûts nécessaires pour les remplir? (Par exemple, quand une entreprise remplit une demande en ligne pour un permis, en entrant un identifiant ou un nom, le système pré-remplit le formulaire avec les données personnelles telles que les coordonnées du demandeur, la date, etc. lorsque cette information est déjà disponible au ministère) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Les entreprises ne devront remplir aucun formulaire. | | | | |
| 6. | Est-ce que les rapports et la collecte de données électroniques, notamment la validation et la confirmation électroniques de la réception de rapports, seront utilisés? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Les entreprises ne devront déposer aucun rapport. | | | | |
| 7. | Si la réglementation proposée l'exige, est-ce que les rapports seront harmonisés selon les processus opérationnels généralement utilisés par les entreprises ou les normes internationales lorsque cela est possible? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| L'établissement de rapports ne sera pas nécessaire. | | | | |
| 8. | Si d'autres formulaires sont requis, peut-on les rationaliser en les combinant à d'autres formulaires de renseignements exigés par le gouvernement? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Les entreprises ne devront envoyer aucun formulaire. | | | | |
| III | Mise en œuvre, conformité et normes de service | Oui | Non | S.O. |
| 1. | A-t-on pris en compte les petites entreprises dans les régions éloignées, en particulier celles qui n'ont pas accès à Internet haute vitesse (large bande)? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Transports Canada peut communiquer avec les entreprises par téléphone et par courrier recommandé. | | | | |
| 2. | Si des autorisations réglementaires (par exemple licences, permis, certificats) sont instaurées, des normes de service seront-elles établies concernant la prise de décisions en temps opportun, y compris pour ce qui est des plaintes portant sur le caractère inadéquat du service? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Aucune autorisation réglementaire ne sera instaurée. | | | | |
| 3. | Un point de contact ou un bureau de dépannage a-t-il été clairement identifié pour les petites entreprises et les autres intervenants? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vous pouvez poser vos questions à Kim Benjamin, directrice générale, Transport terrestre intermodal, sûreté et préparatifs d'urgence, Transports Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, téléphone : 613-949-7778, télécopieur : 613-993-1714, courriel : kim.benjamin@tc.gc.ca . | | | | |

B. Analyse de flexibilité réglementaire et inversion de la charge de la preuve

| IV | Analyse de flexibilité réglementaire | Oui | Non | S.O. |
|--|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. | <p>Est-ce que le RÉIR comporte, dans la section relative à la lentille des petites entreprises, au moins une option flexible permettant de réduire les coûts de conformité ou les coûts administratifs assumés par les petites entreprises?</p> <p>Exemples d'options flexibles pour réduire les coûts :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allongement du délai pour se conformer aux exigences, extension des périodes de transition ou attribution d'exemptions temporaires; • Recours à des normes axées sur le rendement; • Octroi d'exemptions partielles ou totales de conformité, surtout pour les entreprises ayant de bons antécédents (remarque : on devrait demander un avis juridique lorsqu'on envisage une telle option); • Réduction des coûts de conformité; • Réduction des frais ou des autres droits ou pénalités; • Utilisation d'incitatifs du marché; • Recours à un éventail d'options pour se conformer aux exigences, notamment des options de réduction des coûts; • Simplification des obligations de présentation de rapports et des inspections ainsi que la réduction de leur nombre; • Des licences permanentes ou renouvelables moins fréquemment. | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>L'option choisie est celle qui impose le moins de coûts de conformité et de coûts administratifs aux petites entreprises. Transports Canada propose des exigences axées sur le rendement qui offriront aux entités réglementées une certaine souplesse pour élaborer et mettre en œuvre des pratiques de sûreté adaptées à leur profil de risque personnel et à leur contexte opérationnel. En outre, Transports Canada prévoit rédiger des documents d'orientation qui diminueront les coûts de mise en œuvre.</p> | | | | |
| 2. | <p>Le RÉIR renferme-t-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, les coûts administratifs et de conformité quantifiés et exprimés en valeur monétaire, auxquels feront face les petites entreprises pour l'option initiale évaluée, de même que l'option flexible (dont les coûts sont moins élevés)?</p> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. | <p>Le RÉIR comprend-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, une discussion des risques associés à la mise en œuvre de l'option flexible? (La minimisation des coûts administratifs et des coûts de conformité ne doit pas se faire au détriment de la santé des Canadiens, de la sécurité ou de l'environnement du Canada.)</p> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>Transports Canada aurait pu adopter une approche plus vaste (option initiale) en rédigeant un règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses en vertu de la <i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i> qui est entièrement harmonisé avec le règlement sur la sûreté des marchandises dangereuses des États-Unis. Cette option aurait toutefois imposé un fardeau non proportionnel au risque en matière de sûreté associé à l'exploitation des compagnies de chemin de fer. Selon des consultations préliminaires, une analyse de toutes les options, une évaluation des normes internationales et le niveau de risque que pose le secteur, on recommande d'élaborer un règlement qui est partiellement harmonisé avec les exigences réglementaires liées au transport ferroviaire des États-Unis (option flexible). En outre, afin de veiller à ce que la réglementation n'impose pas un fardeau considérable aux petites entreprises, les exigences offriront aux entités réglementées une certaine souplesse pour élaborer et mettre en œuvre des pratiques de sûreté adaptées à leurs circonstances, à leur profil de risque et à leur contexte opérationnel.</p> | | | | |
| 4. | <p>Le RÉIR comprend-il un sommaire de la rétroaction fournie par les petites entreprises pendant les consultations?</p> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <p>Le RÉIR comprend un sommaire de la rétroaction fournie par les intervenants, y compris les petites entreprises.</p> | | | | |
| V | Inversion de la charge de la preuve | Oui | Non | S.O. |
| 1. | <p>Si l'option recommandée n'est pas l'option représentant les coûts les plus faibles pour les petites entreprises (par rapport aux coûts administratifs ou aux coûts de conformité), le RÉIR comprend-il une justification raisonnable?</p> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

Registration
SOR/2019-114 May 6, 2019

FISHERIES ACT

P.C. 2019-414 May 3, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to section 43^a of the *Fisheries Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Northwest Territories Fishery Regulations*.

Regulations Amending the Northwest Territories Fishery Regulations

Amendments

1 The Northwest Territories Fishery Regulations¹ are amended by adding the following after section 4:

4.1 The licences referred to in paragraphs (c.1) and (e.1) of item 3 of Schedule IV are not valid in Nunavut waters.

2 (1) Item 3 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after paragraph (c):

| Column I | Column II |
|-------------------------------------|-----------|
| 3 (c.1) resident Canadian (one day) | 10.00 |

(2) Item 3 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after paragraph (e):

| Column I | Column II |
|--------------------------------|-----------|
| 3 (e.1) non-resident (one day) | 10.00 |

Coming into Force

3 These Regulations come into force on April 1, 2020.

Enregistrement
DORS/2019-114 Le 6 mai 2019

LOI SUR LES PÊCHES

C.P. 2019-414 Le 3 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Pêches et des Océans, en vertu de l'article 43^a de la *Loi sur les pêches*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de pêche des Territoires du Nord-Ouest*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement de pêche des Territoires du Nord-Ouest

Modifications

1 Le Règlement de pêche des Territoires du Nord-Ouest¹ est modifié par adjonction, après l'article 4, de ce qui suit :

4.1 Les permis visés aux alinéas c.1) et e.1) de l'article 3 de l'annexe IV ne sont pas valables dans les eaux du Nunavut.

2 (1) L'article 3 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :

| Colonne I | Colonne II |
|---|------------|
| 3 c.1) résident canadien (permis d'un jour) | 10,00 |

(2) L'article 3 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :

| Colonne I | Colonne II |
|--|------------|
| 3 e.1) non-résident (permis d'un jour) | 10,00 |

Entrée en vigueur

3 Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2020.

^a S.C. 2012, c. 19, s. 149

^b R.S., c. F-14

¹ C.R.C., c. 847; SOR/2005-108, s.1

^a L.C. 2012, ch. 19, art. 149

^b L.R., ch. F-14

¹ C.R.C., ch. 847; DORS/2005-108, art. 1

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Business and leisure travellers to the Northwest Territories (N.W.T.) are less likely to participate in one-day guided or unguided fishing experiences due to the lack of a one-day sport fishing licence. This negatively impacts tourism and local sport fishing businesses. Northwest Territories Tourism (which represents close to 200 tourism businesses) requested that one-day sport fishing licences be established.

Background

Pursuant to a 1976 order-in-council and a 1982 administrative agreement, the Government of the Northwest Territories is responsible for the administration of the freshwater sport fisheries in the Northwest Territories and is entitled to retain money collected from licence fees. Sport fishing licences and associated fees are established in Schedule IV of the *Northwest Territories Fishery Regulations*, which are made under the authority of the *Fisheries Act*.

Previously, there were no one-day sport fishing licences in the Northwest Territories. Three-day sport fishing licences were only available for non-residents¹ and Canadian residents,² with fees of \$30 and \$15, respectively.

Seven other jurisdictions in Canada currently offer one-day sport fishing licences for non-residents and Canadian residents, with licence fees of \$10 to \$27.

Objectives

The objective of the regulatory amendment is to create one-day sport fishing licences for non-residents and Canadian residents in the Northwest Territories. The one-day sport fishing licences will promote tourism and support businesses offering services to sport fishing enthusiasts from outside the Northwest Territories.

Description

This regulatory amendment will establish new one-day sport fishing licences under Schedule IV of the

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Les voyageurs d'affaires et d'agrément qui visitent les Territoires du Nord-Ouest (T.N.-O.) sont moins susceptibles de participer à une expérience de pêche d'une journée, guidée ou non, en raison de l'inexistence d'un permis de pêche sportive d'une journée. L'inexistence d'un tel permis a des effets négatifs sur le tourisme et les entreprises locales de pêche sportive. L'organisme Tourisme Territoires du Nord-Ouest, qui représente près de 200 entreprises touristiques, a donc demandé l'établissement d'un permis de pêche sportive d'une journée.

Contexte

En vertu d'un décret en conseil de 1976 et d'une entente administrative de 1982, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest est responsable de l'administration de la pêche sportive en eau douce dans le territoire et il a le droit de garder l'argent provenant des frais de permis. Les permis de pêche sportive et les droits connexes sont établis dans l'annexe IV du *Règlement de pêche des Territoires du Nord-Ouest* pris en vertu de la *Loi sur les pêches*.

Par le passé, il n'existait pas de permis de pêche sportive d'une journée dans les Territoires du Nord-Ouest. Seul un permis de pêche sportive de trois journées était offert aux non-résidents¹ et aux résidents canadiens², au coût de 30 \$ et de 15 \$, respectivement.

Sept autres administrations au Canada offrent actuellement des permis de pêche sportive d'une journée aux non-résidents et aux résidents canadiens, à un coût variant entre 10 \$ et 27 \$.

Objectifs

L'objectif de la modification réglementaire est de créer un permis de pêche sportive d'une journée pour les non-résidents et les résidents canadiens dans les Territoires du Nord-Ouest. Ce permis permettra de promouvoir le tourisme et de soutenir les entreprises offrant des services aux adeptes de pêche sportive venant de l'extérieur du territoire.

Description

La modification réglementaire permettra d'établir un nouveau permis de pêche sportive d'une journée en vertu

¹ A person other than a Canadian resident.

² A person who is a Canadian citizen or a permanent resident.

¹ Une personne qui n'est pas un résident canadien.

² Une personne qui est un citoyen canadien ou un résident permanent.

Regulations, which will apply in the Northwest Territories, and will be made available for non-residents and Canadian residents, for a licence fee of \$10 each.

de l'annexe IV du Règlement. Ce permis sera en vigueur dans les Territoires du Nord-Ouest et il sera offert aux non-résidents et aux résidents canadiens, au coût de 10 \$ par permis.

| | N.W.T. Residents ³ | | Canadian Residents | | | Non-Residents | | |
|----------------|-------------------------------|-----------|--------------------|--------------------|--------|---------------|--------------------|--------|
| | Seasonal | Temporary | Seasonal | Temporary | | Seasonal | Temporary | |
| | Fees | Fees | Fees | Fees | Days | Fees | Fees | Days |
| Current | \$10.00 | N/A | \$20.00 | \$15.00 | 3 | \$40.00 | \$30.00 | 3 |
| New | No change | No change | No change | \$10.00 \$15.00 | 1 3 | No change | \$10.00 \$30.00 | 1 3 |

| | Résidents des T.N.-O. ³ | | Résidents canadiens | | | Non-résidents | | |
|----------------|------------------------------------|------------------|---------------------|----------------------|--------|------------------|----------------------|--------|
| | Saisonnier | Temporaire | Saisonnier | Temporaire | | Saisonnier | Temporaire | |
| | Droits | Droits | Droits | Droits | Jours | Droits | Droits | Jours |
| Actuel | 10,00 \$ | S.O. | 20,00 \$ | 15,00 \$ | 3 | 40,00 \$ | 30,00 \$ | 3 |
| Nouveau | Aucun changement | Aucun changement | Aucun changement | 10,00 \$ 15,00 \$ | 1 3 | Aucun changement | 10,00 \$ 30,00 \$ | 1 3 |

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this regulatory amendment, as there is no change in administrative costs to business.

Small business lens

The small business lens does not apply to this regulatory amendment, as it does not impose any costs on small business.

Consultation

At its 2011 annual general meeting, Northwest Territories Tourism (which represents close to 200 tourism businesses) passed a resolution to request the implementation of one-day fishing licences. The resolution indicated that it is extremely important to have one-day sport fishing licences, as it would encourage more visitors to book short fishing trips with tour operators. At every subsequent annual general meeting, Northwest Territories Tourism’s membership has confirmed that the establishment of one-day sport fishing licences remains a high priority.

This regulatory amendment is supported by the Government of the Northwest Territories.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à la modification réglementaire étant donné qu’aucun changement n’est apporté aux frais administratifs des entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à la modification réglementaire étant donné qu’elle n’entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

Consultation

Lors de sa réunion générale annuelle de 2011, Tourisme Territoires du Nord-Ouest, qui représente près de 200 entreprises touristiques, a adopté une résolution en vue de demander la création d’un permis de pêche d’une journée. La résolution indiquait qu’il serait extrêmement important d’offrir un permis de pêche sportive d’une journée puisque celui-ci permettrait d’encourager plus de visiteurs à réserver un voyage de pêche de courte durée auprès d’organismes de voyages. À chacune des réunions générales annuelles qui ont suivi, les membres de Tourisme Territoires du Nord-Ouest ont confirmé que l’établissement d’un permis de pêche sportive d’une journée demeurerait une grande priorité.

La modification réglementaire est soutenue par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

³ A Canadian resident who has resided continuously in the Northwest Territories for a period of three months immediately preceding the day on which the person begins to fish.

³ Un résident canadien qui a demeuré de façon continue dans les Territoires du Nord-Ouest pendant une période de trois mois précédant immédiatement la journée où il commence à pêcher.

Rationale

The creation of one-day sport fishing licences in the Northwest Territories for non-residents and Canadian residents will provide another licence option for sport fishing enthusiasts from outside the Northwest Territories, promote tourism and support local businesses.

The one-day sport fishing licences will not result in adverse impacts. Three-day licences comprise less than 10% of sport fishing licences and thus the impact on angling pressure will be negligible. No angler is worse off, as the one-day licence will be offered at a lower cost than the three-day licence and the three-day licence will remain available.

Based on information and assumptions provided by the Government of the Northwest Territories, the establishment of one-day sport fishing licences for non-residents and Canadian residents is anticipated to decrease the demand for three-day licences by 10 to 20% as a result of some anglers switching from three-day licences to one-day licences. It is also anticipated that the one-day licences will result in an additional 10% increase in the issuance of one-day licences from anglers who would otherwise have not applied for a fishing licence at all due to the lack of the one-day licence option. The impact on overall sport fishing fees collected is anticipated to be negligible (plus or minus \$1,000 annually).

Implementation, enforcement and service standards

Sport fishing licences are available online via the [Government of Northwest Territories website](#), at local and regional Environment and Natural Resources offices, at Services TNO and from providers of fishing licences.

The implementation date for one-day sport fishing licences is April 1, 2020.

Contact

Sheri Andres
Manager
Policy and Intergovernmental Affairs
Central and Arctic Region
Telephone: 204-984-8122
Email: Sheri.Andres@dfo-mpo.gc.ca

Justification

La création d'un permis de pêche sportive d'une journée dans les Territoires du Nord-Ouest pour les non-résidents et les résidents canadiens permettra de fournir une autre option aux adeptes de pêche sportive qui viennent de l'extérieur du territoire, de promouvoir le tourisme et de soutenir les entreprises locales.

Le permis de pêche sportive d'une journée n'entraînera pas d'effets négatifs. Les permis de trois journées représentent moins de 10 % des permis de pêche sportive octroyés. Les répercussions de la pression exercée par la pêche sportive seront donc négligeables. Aucun pêcheur sportif ne sera défavorisé puisque le permis d'une journée sera moins cher que le permis de trois journées et qu'il sera toujours possible d'obtenir ces derniers.

Selon les renseignements et les hypothèses fournis par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, on prévoit que la création d'un permis de pêche sportive d'une journée pour les non-résidents et les résidents canadiens diminuera la demande pour le permis de trois journées de 10 à 20 % puisque certains pêcheurs sportifs préféreront le permis d'une journée au permis de trois journées. On prévoit aussi que le permis d'une journée entraînera une augmentation additionnelle de 10 % de permis délivrés aux pêcheurs sportifs qui n'auraient pas fait la demande de permis du tout si l'option du permis d'une journée n'avait pas été offerte. On prévoit que l'incidence sur le total des frais perçus des permis de pêche sportive sera négligeable (plus ou moins 1 000 \$ par année).

Mise en œuvre, application et normes de service

Il est possible d'obtenir des permis de pêche sportive en ligne sur le [site Web du Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest](#), dans les bureaux locaux et régionaux du ministère de l'Environnement et des Ressources naturelles, et auprès de Services TNO et de fournisseurs de permis de pêche.

La date d'instauration du permis de pêche sportive d'une journée est le 1^{er} avril 2020.

Personne-ressource

Sheri Andres
Gestionnaire
Politiques et affaires intergouvernementales
Région du Centre et de l'Arctique
Téléphone : 204-984-8122
Courriel : Sheri.Andres@dfo-mpo.gc.ca

Registration
SOR/2019-115 May 6, 2019

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION
ACT, 1999

P.C. 2019-415 May 3, 2019

Whereas, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 17, 2017, a copy of the proposed *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Order or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

And whereas, pursuant to subsection 90(1) of that Act, the Governor in Council is satisfied that the substances set out in the annexed Order are toxic substances;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsection 90(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, makes the annexed *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

**Order Adding Toxic Substances to
Schedule 1 to the Canadian Environmental
Protection Act, 1999**

Amendment

1 Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*¹ is amended by adding the following in numerical order:

- 147 Benzene, 1,1'-methylenebis[4-isocyanato-, which has the molecular formula C₁₅H₁₀N₂O₂
- 148 Benzene, 1,1'-methylenebis[2-isocyanato-, which has the molecular formula C₁₅H₁₀N₂O₂
- 149 Benzene, 1-isocyanato-2-[(4-isocyanatophenyl)methyl]-, which has the molecular formula C₁₅H₁₀N₂O₂

^a S.C. 2004, c. 15, s. 31

^b S.C. 1999, c. 33

¹ S.C. 1999, c. 33

Enregistrement
DORS/2019-115 Le 6 mai 2019

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

C.P. 2019-415 Le 3 mai 2019

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, la ministre de l'Environnement a fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 17 juin 2017, le projet de décret intitulé *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que, conformément au paragraphe 90(1) de cette loi, la gouverneure en conseil est convaincue que les substances visées par le décret ci-après sont des substances toxiques,

À ces causes, sur recommandation de la ministre de l'Environnement et de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 90(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

**Décret d'inscription de substances toxiques
à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la
protection de l'environnement (1999)**

Modification

1 L'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

- 147 Diisocyanate de 4,4'-méthylènediphényle, dont la formule moléculaire est C₁₅H₁₀N₂O₂
- 148 Diisocyanate de méthylène-2,2'-diphényle, dont la formule moléculaire est C₁₅H₁₀N₂O₂
- 149 Isocyanate de *o*-(*p*-isocyanatobenzyl)phényle, dont la formule moléculaire est C₁₅H₁₀N₂O₂

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 31

^b L.C. 1999, ch. 33

¹ L.C. 1999, ch. 33

- 150 Benzene, 1,1'-methylenebis[isocyanato- (non-isomeric-specific), which has the molecular formula $C_{15}H_{10}N_2O_2$
- 151 Isocyanic acid, polymethylenepolyphenylene ester, which has the molecular formula $C_{15}H_{10}N_2O_2 \cdot [C_8H_5NO]_n$ in which $0 \leq n \leq 4$

- 150 Diisocyanate de méthylènediphényle (non spécifique aux isomères), dont la formule moléculaire est $C_{15}H_{10}N_2O_2$
- 151 Diisocyanate de polyméthylènepolyphénylène, dont la formule moléculaire est $C_{15}H_{10}N_2O_2 \cdot [C_8H_5NO]_n$, où $0 \leq n \leq 4$

Coming into Force

2 This Order comes into force on the day on which it is registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The Government of Canada (the Government) completed a [screening assessment on five Methylenediphenyl Diisocyanate](#) (MDI) substances, hereafter referred to as “the five MDIs” and determined that the five MDIs meet the human health criterion for toxicity as set out in paragraph 64(c) of the [Canadian Environmental Protection Act, 1999](#) (CEPA).¹ Therefore, the Government is adding the five MDIs to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA. The five substances are as follows:

1. Benzene, 1,1'-methylenebis[4-isocyanato- (Chemical Abstracts Service Registry Number [CAS RN] 101-68-8), known as “4,4'-MDI”;
2. Benzene, 1,1'-methylenebis[2-isocyanato- (CAS RN 2536-05-2), known as “2,2'-MDI”;
3. Benzene, 1-isocyanato-2-[(4-isocyanatophenyl)methyl]- (CAS RN 5873-54-1), known as “2,4'-MDI”;
4. Benzene, 1,1'-methylenebis[isocyanato- (non-isomeric-specific) (CAS RN 26447-40-5), known as “mixed MDI”;
5. Isocyanic acid, polymethylenepolyphenylene ester (CAS RN 9016-87-9), known as “pMDI.”

Background

The [Chemicals Management Plan](#) (CMP) was launched by the Government in 2006 to assess and manage chemical substances that may be harmful to human health or the

¹ The screening assessment also evaluated two methylenediphenyl diamine (MDA) substances. One monomeric MDA substance (benzenamine, 4,4'-methylenebis-) and one polymeric MDA substance (formaldehyde, polymer with benzenamine). These, however, were not found to pose an ecological or human health risk in Canada and thus are not discussed in this document.

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le gouvernement du Canada (le gouvernement) a réalisé une [évaluation préalable concernant cinq diisocyanates de méthylènediphényle](#) (DMD), ci-après appelés « les cinq DMD », et a déterminé que les cinq DMD répondent au critère de toxicité pour la santé humaine, au sens de l'alinéa 64(c) de la [Loi canadienne sur la protection de l'environnement \(1999\)](#) [LCPE]¹. Par conséquent, le gouvernement propose d'ajouter les cinq DMD à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE. Ces substances sont les suivantes :

1. Diisocyanate de 4,4'-méthylènediphényle (n° de registre du Chemical Abstract [n° CAS] : 101-68-8), connu sous le nom « 4,4'-DMD »;
2. Diisocyanate de méthylène -2,2'-diphényle (n° CAS 2536-05-2), connu sous le nom « 2,2'-DMD »;
3. Isocyanate de *o*-(*p*-isocyanatobenzyl)phényle (n° CAS 5873-54-1), connu sous le nom « 2,4'-DMD »;
4. Diisocyanate de méthylènediphényle (n° CAS 26447-40-5), connu sous le nom « mélanges d'isomères de DMD »;
5. Diisocyanate de polyméthylènepolyphénylène (n° CAS 9016-87-9), connu sous le nom « pDMD ».

Contexte

Le gouvernement a mis en place le [Plan de gestion des produits chimiques](#) (PGPC) en 2006 afin d'évaluer et de gérer les produits chimiques pouvant être nocifs pour la

¹ L'évaluation préalable a également évalué deux substances de méthylènediphényldiamines (MDD). Une substance MDA monomère (4,4'-méthylènedianiline) et une substance MDA polymérique — formaldéhyde polymérisé). Celles-ci ne présentent toutefois pas de risque pour l'environnement ou pour la santé humaine au Canada et ne sont donc pas abordées dans le présent document.

environment in Canada. Under the CMP, the five MDIs were identified as priorities for action, as they either met the categorization criteria set out in section 73 of CEPA² or were considered as priorities for assessment based on human health concerns.

Substances description and sources of release

Based on information collected in response to a mandatory survey carried out in June 2012 under section 71 of CEPA (*Notice with respect to certain methylenediphenyl diisocyanate and diamine, and phenol, methyl- substances*), industry stakeholders submitted data to the Government on the activities and uses related to the five MDIs. The five MDIs were reported to be used in the manufacturing of flexible and rigid polyurethane foam, elastomers, coatings, adhesives and sealants, which are then used in construction, the automotive sector and the manufacturing of furniture as well as in Do-It-Yourself (DIY) products. The use of the five MDIs was also reported in the manufacturing of items such as oriented strand board (OSB), particle board and other wood products that are produced in Canada for further use in construction. There were no reports of the five MDIs being manufactured above the reporting threshold of 100 kg per year. However, the combined quantity of the substances imported into Canada in 2011 was in the range of 10 million to 100 million kilograms.

The five MDIs are primarily released to air through industrial use in the manufacture of polyurethane and OSB or engineered wood products. However, inhalation of the five MDIs can also result from the use of DIY products in construction projects.

Existing Canadian and international risk management activities

Existing risk management actions targeting MDIs in Canada are mostly related to the industrial use of the substances, which includes their presence in ambient air and tracking releases to the environment. For example, at the federal level, 4,4'-MDI and polymeric MDI are substances reportable to the National Pollutant Release Inventory. Further, the *Hazardous Products Regulations* established under the *Hazardous Products Act* require that 4,4'-MDI

santé humaine ou l'environnement. Dans le cadre du PGPC, les cinq DMD ont été classés comme prioritaires, car ils répondent aux critères de catégorisation selon l'article 73 de la LCPE² ou leur évaluation a été jugée prioritaire, en raison de préoccupations relatives à la santé humaine.

Description des substances et sources de rejet

Selon les renseignements recueillis en juin 2012 en réponse aux avis publiés en vertu de l'article 71 de la LCPE (*Avis concernant certains diisocyanates de méthylènediphényle et méthylènediphényldiamines, et les crésols*), les intervenants de l'industrie ont fourni au gouvernement des données sur les activités et les usages liés aux cinq DMD. Les cinq DMD seraient utilisés dans la fabrication de mousse de polyuréthane souple et rigide, d'élastomères, de revêtements, d'adhésifs et d'agents d'étanchéité, qui sont ensuite utilisés dans la construction, le secteur de l'automobile et la fabrication de meubles ainsi que dans des produits de bricolage. L'utilisation des cinq DMD a également été signalée dans la fabrication d'éléments tels que les panneaux de copeaux orientés (OSB), les panneaux de particules agglomérées et d'autres produits en bois fabriqués au Canada pour une utilisation ultérieure dans la construction. On n'a signalé aucune fabrication des cinq DMD en quantité supérieure au seuil de déclaration de 100 kg par année. Cependant, la quantité combinée de substances importées au Canada en 2011 était dans la plage de 10 millions à 100 millions de kilogrammes.

Les cinq DMD sont principalement rejetés dans l'air à la suite d'une utilisation industrielle dans la fabrication du polyuréthane, de produits du bois d'ingénierie et de panneaux de copeaux orientés. Toutefois, l'exposition par inhalation aux cinq DMD peut également résulter de l'utilisation de produits de bricolage dans des projets de construction.

Instruments existants de gestion des risques au Canada et à l'étranger

Les mesures actuelles de gestion des risques visant les DMD au Canada touchent surtout l'utilisation industrielle de ces substances, ce qui comprend leur présence dans l'air ambiant et le suivi de leurs rejets dans l'environnement. Par exemple, au niveau fédéral, le 4,4'-DMD et le DMD polymère sont des substances à déclaration obligatoire dans l'Inventaire national des rejets de polluants. En outre, le *Règlement sur les produits dangereux*, établi en

² 73(1) The ministers shall, within seven years from the giving of Royal Assent to this Act, categorize the substances that are on the Domestic Substances List by virtue of section 66, for the purpose of identifying the substances on the List that, in their opinion and on the basis of available information, (a) may present, to individuals in Canada, the greatest potential for exposure; or (b) are persistent or bioaccumulative in accordance with the regulations, and inherently toxic to human beings or to non-human organisms, as determined by laboratory or other studies.

² 73(1) Dans les sept ans qui suivent la date où la présente loi a reçu la sanction royale, les ministres classent par catégories les substances inscrites sur la liste intérieure par application de l'article 66 pour pouvoir déterminer, en se fondant sur les renseignements disponibles, celles qui, à leur avis : a) soit présentent pour les particuliers au Canada le plus fort risque d'exposition; b) soit sont persistantes ou bioaccumulables au sens des règlements et présentent, d'après des études en laboratoire ou autres, une toxicité intrinsèque pour les êtres humains ou les organismes autres que les organismes humains.

be disclosed on the Safety Data Sheet (a document that contains information on the potential hazards and how to work safely with the chemical product) that must accompany workplace chemicals when they are present at a concentration of 0.1% or higher.

Internationally, a number of assessment and management actions are being undertaken in other jurisdictions. In the United States, MDIs are part of the *Toxic Substances Control Act* Action Plan and options are being considered to address the potential health risks. MDIs are also subject to California's *Safer Consumer Products Regulations* and performance standards under the federal *Clean Air Act*. MDIs are substances reportable to Australia's National Pollutant Inventory. MDIs are also identified as substances that pose a health risk in several countries in the European Union.³

Screening assessment summary

The Government conducted a screening assessment to determine if the five MDIs meet one or more of the criteria for a toxic substance as set out in section 64 of CEPA. Specifically, this involves determining whether the five MDIs are entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that

- (a) have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity;
- (b) constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends; or
- (c) constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Human health assessment

The risk to human health associated with exposure to the five MDIs includes cancer, respiratory problems, and dermal (skin) sensitization, based on the collective information and classifications by other international regulatory agencies. The European Commission has classified MDIs

vertu de la *Loi sur les produits dangereux*, exige que le 4,4'-DMD soit divulgué sur une fiche signalétique (document qui décrit les dangers potentiels de la substance et indique comment l'utiliser de manière sûre) qui doit accompagner les produits chimiques sur les lieux de travail lorsqu'ils sont présents à une concentration de 0,1 % ou plus.

Sur le plan international, plusieurs mesures d'évaluation et de gestion sont entreprises dans d'autres pays. Aux États-Unis, les DMD sont visés par le plan d'action de la *Toxic Substances Control Act* Action Plan et des solutions sont envisagées afin d'atténuer les risques potentiels qu'ils présentent pour la santé. Les DMD sont également visés par le règlement californien *Safer Consumer Products Regulations* et par des normes de rendement en vertu de la loi fédérale américaine *Clean Air Act*. En Australie, les DMD sont des substances à déclaration obligatoire en vertu du National Pollutant Inventory de ce pays. Enfin, les DMD sont également désignés comme substances présentant un risque pour la santé dans plusieurs pays de l'Union européenne³.

Résumé de l'évaluation préalable

Le gouvernement a procédé à une évaluation préalable pour déterminer si les cinq DMD respectent un ou plusieurs des critères de toxicité, définis à l'article 64 de la LCPE. Concrètement, il s'agit de déterminer si les cinq DMD pénètrent ou peuvent pénétrer dans l'environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions qui peuvent :

- a) avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique;
- b) mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie;
- c) constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaine.

Évaluation des risques pour la santé humaine

Les risques que présente l'exposition aux cinq DMD pour la santé humaine comprennent le cancer, les problèmes respiratoires et la sensibilisation cutanée. La Commission européenne a classé les DMD comme sensibilisateurs respiratoires de catégorie 1 et comme sensibilisateurs

³ For more information on international risk management actions, please see the document entitled [Risk Management Approach for MDIs](#) on the Chemical Substances website.

³ Pour de plus amples renseignements sur les mesures de gestion des risques prises à l'étranger, veuillez consulter le document décrivant [l'approche de gestion des risques pour les DMD](#), sur le site Web des Substances chimiques.

as Category 1 respiratory sensitizers and Category 1 skin sensitizers.⁴ Animal laboratory studies, human case reports and epidemiological studies all indicate that the five MDIs are associated with sensitization of the respiratory tract.

The potential risk to human health from exposure to the five MDIs was evaluated by comparing the concentration levels at which the five MDIs become a hazard to human health (including carcinogenicity) to the estimated current level of exposure of the general population of Canada.⁵

A potential source of exposure to the five MDIs is inhalation of ambient air for the general population residing in the vicinity of industrial sites (e.g. wood product manufacturing plants using MDIs). Another potential source of exposure to the five MDIs for the general population of Canada is the use of DIY products (e.g. low-pressure two-component spray polyurethane foam, one-component foam sealant, and polyurethane sealant). Exposure to these products is short-term and may occur through inhalation and dermal routes.

It was estimated that the application of low-pressure two-component spray polyurethane foam products by homeowners for insulation and sealing may result in levels of inhalation that could pose a danger to human health. For all other uses, including one component spray foams and adhesives, it was determined that exposure levels are low enough that they do not pose any human health concern.

Based on the estimated levels of exposure to the five MDIs from certain DIY products, and the associated risks to human health, the screening assessment concluded that the five MDIs meet the criterion set out in paragraph 64(c) of CEPA.

⁴ According to the official journal of the European Union, "Substances shall be classified as respiratory sensitizers (Category 1) in accordance with the following criteria: (a) if there is evidence in humans that the substance can lead to specific respiratory hypersensitivity; and/or (b) if there are positive results from an appropriate animal test." Moreover, "Substances shall be classified as skin sensitizers (Category 1) in accordance with the following criteria: (i) if there is evidence in humans that the substance can lead to sensitisation by skin contact in a substantial number of persons, or (ii) if there are positive results from an appropriate animal test."

⁵ For more information on these studies, please see the screening assessment report for MDI/MDA on the Chemical Substances website.

cutanés de catégorie 1⁴. Les études expérimentales sur les animaux, les études de cas sur les humains et les études épidémiologiques indiquent toutes que les cinq DMD sont associés à la sensibilisation des voies respiratoires.

Pour évaluer le risque que représente, pour la santé humaine, l'exposition aux cinq DMD, on a comparé les concentrations auxquelles les cinq DMD présentent un danger pour la santé humaine (y compris la cancérogénicité), au niveau actuel estimé d'exposition de la population générale canadienne aux cinq DMD⁵.

L'inhalation de l'air ambiant par la population générale résidant à proximité des sites industriels constitue une source potentielle d'exposition aux cinq DMD (par exemple une usine de fabrication de produits du bois à l'aide de DMD). Une autre source potentielle d'exposition de la population générale canadienne aux cinq DMD serait l'utilisation de produits de bricolage (par exemple la mousse de polyuréthane giclée à deux constituants à faible pression, les produits d'étanchéité en mousse à un composant et les produits d'étanchéité en polyuréthane). L'exposition à ces produits serait de courte durée et se produirait par inhalation ou voie cutanée.

On a estimé que l'application de mousse de polyuréthane giclée à deux composants à faible pression par des particuliers, comme agent d'isolation et d'étanchéité, pourrait entraîner des niveaux d'inhalation présentant un danger pour la santé humaine. Pour toutes les autres utilisations, y compris les mousses giclées à un composant et les adhésifs, on a déterminé que les niveaux d'exposition seraient suffisamment faibles pour ne pas présenter de risque préoccupant pour la santé humaine.

Compte tenu des niveaux estimés d'exposition aux cinq DMD, en raison de l'utilisation de certains produits de bricolage, et des risques qui en découlent pour la santé humaine, l'évaluation préalable a conclu que les cinq DMD répondent aux critères du paragraphe 64c) de la LCPE.

⁴ Selon le journal officiel de l'Union européenne, «Les substances sont classées comme sensibilisants respiratoires (catégorie 1) lorsque les données sont insuffisantes pour les classer dans une sous-catégorie, en fonction des critères suivants : a) s'il existe des données montrant que la substance peut induire une hypersensibilité respiratoire spécifique chez l'être humain; et/ou b) si un essai approprié sur des animaux a donné des résultats positifs». De plus, «Les substances sont classées comme sensibilisants cutanés (catégorie 1) lorsque les données sont insuffisantes pour les classer dans une sous-catégorie, en fonction des critères suivants : (i) s'il existe des données montrant que la substance peut induire une sensibilisation par contact cutané chez un nombre élevé d'êtres humains; ou (ii) si des essais appropriés sur des animaux ont donné des résultats positifs».

⁵ Pour de plus amples renseignements au sujet de ces études, veuillez consulter le rapport d'évaluation préalable concernant les DMD/MDD sur le site Web des Substances chimiques.

Environmental assessment

The five MDIs belong to a highly reactive class of chemicals. They are known to hydrolyze quickly and, as a result, have only a brief existence in environmental media such as water or soil, where a degree of moisture is typically present. For this reason, it is considered that the five MDIs tend not to be present in appreciable concentrations in the environment for prolonged periods of time; they are therefore not available for uptake by non-human organisms and are very unlikely to biomagnify in aquatic or terrestrial food webs. Available empirical evidence in fish from exposure to 4,4'-MDI over 28 days suggests that the five MDIs do not bioaccumulate in fish either. In addition, ecotoxicity studies were available for various aquatic organisms along with a soil invertebrate (the earthworm) and two plant species. For all studies, very low toxicity was observed in organisms based on a short-term exposure to the five MDIs.

Based on the empirical ecotoxicity data and levels of exposure in various environmental compartments (i.e. air, water, soil and sediment), it was determined that at current concentration levels, the five MDIs are unlikely to cause harm to aquatic, benthic or soil-dwelling organisms or terrestrial wildlife. Considering all available lines of evidence presented in the screening assessment, it is concluded that the five MDIs do not meet the environmental criteria set out in paragraphs 64(a) and (b) of CEPA.

Publications

On June 10, 2017, the final [screening assessment](#) report for the five MDIs was published on the Government's Chemical Substances website. On June 17, 2017, the [proposed Order](#) recommending the addition of the five MDIs to Schedule 1 of CEPA was published in the *Canada Gazette*, Part I.⁶

Objectives

The objective of the *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999* is to enable the Government to propose risk management activities for a toxic substance under CEPA to manage potential risks to human health associated with the five MDIs.

⁶ These publications can also be obtained from the Program Development and Engagement Division, Environment and Climate Change Canada, Gatineau, Quebec K1A 0H3; by fax at 819-938-3231; or by email at eccc.substances.eccc@canada.ca.

Évaluation environnementale

Les cinq DMD font partie d'une classe très réactive de produits chimiques. On sait que ces substances s'hydrolysent rapidement et, en conséquence, ne se retrouvent que de façon passagère dans les milieux naturels tels que l'eau ou le sol, où un certain degré d'humidité est généralement prédominant. Pour cette raison, on considère que les cinq DMD ont tendance à ne pas être présents dans des concentrations importantes dans l'environnement pendant de longues périodes; ils ne sont donc pas disponibles pour être absorbés par les organismes non humains et il est très peu probable qu'ils subissent une bioamplification dans les réseaux trophiques aquatiques ou terrestres. Selon les données empiriques obtenues chez le poisson exposé au 4,4'-DMD pendant 28 jours, ceux-ci ne se bioaccumulent pas non plus dans le poisson. En outre, des études d'écotoxicité ont été réalisées pour un invertébré du sol (le lombric) et pour deux espèces de plantes. Une très faible toxicité a été observée dans toutes les études comportant une période d'exposition de courte durée (deux semaines) aux cinq DMD.

Sur la base des données d'écotoxicité empiriques et des niveaux d'exposition dans divers compartiments environnementaux (c'est-à-dire l'air, l'eau, le sol et les sédiments), on a déterminé qu'aux concentrations actuelles, les cinq DMD risquent peu de nuire aux organismes aquatiques, benthiques, terrestres ou présents dans le sol. Compte tenu de toutes les sources de données disponibles présentées dans l'évaluation préalable, on conclut que les cinq DMD ne répondent pas aux critères environnementaux en vertu des paragraphes 64a) ou b) de la LCPE.

Publications

Le 10 juin 2017, le rapport final d'[évaluation préalable](#) des cinq DMD a été publié sur le site Web des substances chimiques du gouvernement. Le 17 juin 2017, le [projet de décret](#) recommandant l'ajout des cinq DMD à l'annexe 1 de la LCPE a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*⁶.

Objectifs

L'objectif du *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* est de permettre au gouvernement de proposer des activités de gestion des risques en vertu de la LCPE pour gérer le risque potentiel que représentent, pour la santé humaine, les cinq DMD.

⁶ Ces publications sont disponibles auprès de la Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Environnement Canada, Gatineau (Québec) K1A 0H3; par télécopieur au 819-938-3231, ou par courriel au eccc.substances.eccc@canada.ca.

Description

The Order adds the five MDIs to Schedule 1 of CEPA.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, as the Order does not impose any administrative burden on business.

Small business lens

The small business lens does not apply, as the Order does not impose any compliance or administrative costs on small business.

Consultation

On August 16, 2014, the Government published a summary of the draft screening assessment for the five MDIs in the *Canada Gazette*, Part I, for a 60-day public comment period. During the 60-day public comment period, a total of 10 submissions were received from four industry stakeholders, four industry associations, one non-governmental organization and one research institute on the screening assessment for the substances. These comments were considered in developing the final screening assessment report but did not change the conclusion that the five MDIs meet the human health toxicity criterion under paragraph 64(c) of CEPA, but not the environmental toxicity criteria under paragraphs 64(a) and (b) of CEPA.

A [table summarizing the complete comments](#) received and the Government’s responses is available on the Government’s Chemical Substances website.

On June 17, 2017, the proposed Order recommending the addition of the five MDI substances to Schedule 1 of CEPA was published in the *Canada Gazette*, Part I, for a 60-day public comment period, which included a summary of the comments received on the draft screening assessment and the Government’s responses. During the 60-day public comment period for the proposed Order, one set of comments was received.

An industry stakeholder inquired about the format of the listing for the five MDI substances wondering if it would be a group listing that would cover all MDIs or if each of the five distinct MDI substances would be added to Schedule 1 of CEPA. The Government responded that the Order is adding each of the five distinct MDI substances to Schedule 1 of CEPA (i.e. each of the five substances will receive its own listing).

The industry stakeholder was also concerned about the clarity of identification of the substances added to Schedule 1 of CEPA, specifically for two of the entries (mixed

Description

Le Décret ajoute les cinq DMD à l’annexe 1 de la LCPE.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas, car le Décret n’impose aucun fardeau administratif aux entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, car le Décret n’impose pas aux petites entreprises de frais de nature administrative ou liés à la conformité.

Consultation

Le 16 août 2014, le gouvernement a publié un résumé de l’ébauche d’évaluation préalable pour les cinq DMD dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, pour une période de consultation publique de 60 jours. Au cours de la période de consultation publique de 60 jours, 10 présentations sur l’évaluation préalable des substances ont été reçues : 4 provenant d’intervenants de l’industrie, 4 d’associations industrielles, une d’une organisation non gouvernementale et une d’un institut de recherche. Ces commentaires ont été pris en compte dans l’élaboration de l’évaluation préalable finale, mais ils n’ont pas modifié la conclusion selon laquelle les cinq DMD répondent aux critères de toxicité pour la santé humaine énoncés à l’alinéa 64c) de la LCPE, mais pas aux critères de toxicité environnementale énoncés aux alinéas 64a) et b) de la LCPE.

Un [tableau résumant l’ensemble des commentaires](#) reçus et les réponses du gouvernement est disponible sur le site Web des Substances chimiques.

Le 17 juin 2017, le projet de décret recommandant l’ajout des cinq substances DMD à l’annexe 1 de la LCPE a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, pour une période de consultation publique de 60 jours, qui comprenait un résumé des commentaires reçus au sujet de l’ébauche d’évaluation préalable et les réponses du gouvernement. Au cours de la période de commentaires du public de 60 jours sur le projet de décret, un ensemble de commentaires a été reçu.

Un intervenant de l’industrie a demandé quel serait le format de l’inscription des cinq DMD, à savoir s’il s’agirait d’une liste groupée couvrant tous les DMD ou si chacune de ces cinq substances distinctes serait ajoutée à l’annexe 1 de la LCPE. Le gouvernement a répondu que le Décret ajoutait chacune des cinq DMD distinctes à l’annexe 1 de la LCPE (c’est-à-dire que chacune des cinq substances serait inscrite individuellement).

Cet intervenant de l’industrie était également préoccupé par la clarté de l’identification des substances ajoutées à l’annexe 1 de la LCPE, en particulier pour deux des entrées

MDI and pMDI as identified in the “Issues” section of this document). It was suggested that the proposed entries, although accurate, could be mistakenly confused for other substances and that these entries should be presented in a clear and understandable fashion for both the general and regulated community. It was also suggested that CAS RN and/or common name be used in the Schedule 1 entry to avoid any confusion.

The Government responded that it will add clarity to the listing name of one of the substances (substance mixed MDI as identified in the “Issues” section). No modifications were deemed necessary for the other substance name. In general, Government officials are confident that the listing names, which combine both the chemical name and molecular formula, are sufficiently precise to correctly identify the substances.

Prior to these publications, the Department of the Environment and the Department of Health informed the governments of the provinces and territories, through the CEPA National Advisory Committee (NAC), of the release of this document and of the related public comment period. No comments were received from CEPA NAC.⁷

Rationale

There is evidence that the five MDIs pose a number of human health risks, including skin irritation, respiratory problems, and cancer risk. A number of DIY products contain the five MDIs. Users of these products can be exposed to the five MDIs at levels which could pose a risk to their health. Therefore, it is concluded that the five MDIs meet the toxicity criterion set out in paragraph 64(c) of CEPA as they are entering the environment under conditions that may constitute a danger in Canada to human health.

One of the following measures must be proposed after a screening assessment is conducted under CEPA:

1. taking no further action under CEPA with respect to the substance;
2. adding the substance to the Priority Substances List for further assessment; or

⁷ Section 6 of CEPA provides that the CEPA NAC be the main intergovernmental forum for the purpose of enabling national action and avoiding duplication in regulatory activity among governments within Canada. This committee has a representative from the Department of the Environment and the Department of Health, a representative of each of the provinces and territories as well as up to six representatives of Aboriginal governments.

(mélanges d'isomères de DMD et pDMD, comme il est indiqué dans la section « Enjeux » du présent document). Il a été suggéré que les inscriptions proposées, bien qu'exactes, pourraient être confondues à tort avec d'autres substances et que ces inscriptions devraient être présentées de manière claire et compréhensible à la fois pour la communauté générale et celle qui est assujettie à la réglementation. Il a également été suggéré d'utiliser le numéro CAS et/ou le nom usuel dans l'inscription à l'annexe 1 pour éviter toute confusion.

Le gouvernement a répondu qu'il clarifierait le nom inscrit de l'une des substances (le mélange d'isomères de DMD, tel qu'indiqué dans la section « Enjeux »). Aucune modification n'a été jugée nécessaire pour le nom de l'autre substance. En général, les responsables gouvernementaux sont convaincus que les noms de liste, qui associent à la fois le nom chimique et la formule moléculaire, sont suffisamment précis pour identifier correctement les substances.

Avant la publication de ces documents, Environnement Canada et Santé Canada ont informé les gouvernements des provinces et des territoires, par l'entremise du Comité consultatif national (CCN) de la LCPE, de cette publication et de la tenue de consultations publiques. Aucune observation n'a été reçue du CCN de la LCPE⁷.

Justification

Les données démontrent que les cinq DMD présentent un certain nombre de risques pour la santé humaine, y compris l'irritation cutanée, des problèmes respiratoires et le cancer. Un certain nombre de produits de bricolage contiennent les cinq DMD. Les utilisateurs de ces produits peuvent y être exposés à des concentrations pouvant présenter un risque pour leur santé. On conclut donc que les cinq DMD satisfont aux critères énoncés à l'alinéa 64c) de la LCPE, car ils pénètrent dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la santé humaine.

L'une des mesures suivantes doit être proposée après qu'une évaluation préalable est réalisée en vertu de la LCPE :

1. ne prendre aucune autre mesure en vertu de la LCPE concernant la ou les substances en cause;
2. inscrire la ou les substances sur la Liste des substances d'intérêt prioritaire en vue d'une évaluation plus approfondie;

⁷ L'article 6 de la LCPE prévoit que le CCN de la LCPE soit le principal forum intergouvernemental qui permette une action nationale et évite les doubles emplois dans la réglementation des gouvernements du Canada. Ce comité compte un représentant d'Environnement Canada et de Santé Canada, un représentant de chacun des territoires et provinces de même que six représentants de gouvernements autochtones.

3. recommending that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA, and where applicable, recommending the implementation of virtual elimination.

Considering all available lines of evidence presented in the screening assessment, it is concluded that the five MDIs pose a risk to human health. The Government determined that choosing options 1 or 2 is not appropriate to manage potential human health risks associated with the five MDIs. Therefore, option 3, which recommends that the five MDIs be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA, is the option chosen by the Government.⁸

The addition of the five MDIs to Schedule 1 of CEPA does not result in any incremental impacts (benefits or costs) on the public or industry, since the Order in itself does not impose any compliance requirement or administrative burden on stakeholders. Rather, the Order is an enabling instrument, which allows the Government to propose risk management activities for a toxic substance under CEPA to the five MDIs.

If the taking of risk management measures is deemed necessary for the five MDIs, the Government will consider the costs and benefits and consult with the public and other stakeholders during the development of risk management measure to address potential human health concerns associated with uses of the five MDIs in Canada.

In accordance with *The Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a *Strategic Environmental Assessment* (SEA) was completed under the CMP. The detailed analysis that was completed as part of the SEA indicated that the CMP will have a positive effect on the environment and human health.

Implementation, enforcement and service standards

The Order adds the five MDIs to Schedule 1 of CEPA, thereby enabling the Government to propose regulations or instruments respecting preventive or control actions for a toxic substance. As developing an implementation plan, an enforcement strategy, or establishing service standards are only considered necessary when there is a specific risk management proposal, these measures are not necessary for this Order.

3. recommander que la substance soit ajoutée à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE et, s'il y a lieu, recommander leur quasi-élimination.

Compte tenu de toutes les sources de données disponibles présentées dans l'évaluation préalable, on conclut que les cinq DMD présentent un risque pour la santé humaine. Le gouvernement a déterminé que les options 1 ou 2 ne conviennent pas pour gérer les risques potentiels pour la santé humaine associés aux cinq DMD. Par conséquent, l'option 3, qui recommande l'ajout des cinq DMD à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE, est l'option proposée par le gouvernement⁸.

L'ajout des cinq DMD à l'annexe 1 de la LCPE n'aura pas de répercussions supplémentaires (avantages ou coûts) sur le public ou l'industrie, puisque le Décret n'impose pas d'exigence de conformité ni administrative aux parties intéressées. Le Décret est plutôt un instrument habilitant qui permet au gouvernement de proposer des activités de gestion des risques en vertu de la LCPE.

Si des mesures de gestion des risques sont jugées nécessaires pour les cinq DMD, le gouvernement tiendra compte des coûts et avantages et consultera le public et les autres intervenants pendant l'élaboration de tout instrument de gestion des risques afin de tenir compte des préoccupations potentielles pour la santé humaine associées aux utilisations des cinq DMD au Canada.

Conformément à *La directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, la proposition a fait l'objet d'une *évaluation environnementale stratégique* (EES) dans le cadre du PGPC. L'analyse détaillée réalisée dans le cadre de l'EES indiquait que le CMP aurait un effet positif sur l'environnement et la santé humaine.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Décret ajoute les cinq DMD à l'annexe 1 de la LCPE, ce qui permettrait au gouvernement de proposer des règlements ou des instruments concernant des mesures préventives ou de contrôle, si de tels règlements ou instruments étaient jugés nécessaires. Comme l'élaboration d'un plan de mise en œuvre, d'une stratégie d'application ou de normes de service n'est jugée nécessaire que s'il existe une proposition précise de gestion des risques, ces mesures ne sont pas jugées nécessaires pour ce décret.

⁸ The five MDIs did not meet the virtual elimination criteria under CEPA.

⁸ Les cinq DMD ne répondent pas aux critères de quasi-élimination en vertu de la LCPE.

Contacts

Nicole Davidson
Program Development and Engagement Division
Department of the Environment
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Substances Management Information Line:
1-800-567-1999 (toll free in Canada)
819-938-3232 (outside of Canada)
Fax: 819-938-3231
Email: eccc.substances.eccc@canada.ca

Andrew Beck
Director
Risk Management Bureau
Department of Health
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: 613-948-2585
Fax: 613-952-8857
Email: andrew.beck@canada.ca

Personnes-ressources

Nicole Davidson
Division de la mobilisation et
du développement de programmes
Ministère de l'Environnement
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Ligne d'information de la gestion des substances :
1-800-567-1999 (sans frais au Canada)
819-938-3232 (de l'extérieur du Canada)
Télécopieur : 819-938-3231
Courriel : eccc.substances.eccc@canada.ca

Andrew Beck
Directeur
Bureau de la gestion des risques
Ministère de la Santé
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : 613-948-2585
Télécopieur : 613-952-8857
Courriel : andrew.beck@canada.ca

Registration
SOR/2019-116 May 6, 2019

TRADEMARKS ACT

P.C. 2019-416 May 3, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to sections 65^a and 65.1^b of the *Trademarks Act*^c, makes the annexed *Regulations Amending the Trademarks Regulations*.

Regulations Amending the Trademarks Regulations

Amendments

1 Subparagraph 35(2)(c)(i) of the *Trademarks Regulations*¹ is replaced by the following:

(i) that statement on the filing date of the application, determined without taking into account section 34 of the Act or subsection 106(2) of these Regulations,

2 Section 40 of the Regulations is replaced by the following:

Steps deemed taken

40 Any action taken in respect of the corresponding original application, on or before the day on which the divisional application is filed, is deemed to be an action taken in respect of the divisional application, except

- (a) an amendment of the statement of the goods or services contained in the original application; and
- (b) the payment of the applicable fee set out in item 7 of the schedule to these Regulations.

3 Section 105 of the Regulations is renumbered as subsection 105(1) and is amended by adding the following:

References to subsection 34(1) of the Act

(2) In respect of the filing date of a Protocol application, the reference in subsections 12(3) and 32(1) and paragraphs 38(2)(e) and (f) of the Act to “subsection 34(1)” is

Enregistrement
DORS/2019-116 Le 6 mai 2019

LOI SUR LES MARQUES DE COMMERCE

C.P. 2019-416 Le 3 mai 2019

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu des articles 65^a et 65.1^b de la *Loi sur les marques de commerce*^c, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les marques de commerce*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur les marques de commerce

Modifications

1 Le sous-alinéa 35(2)c(i) du *Règlement sur les marques de commerce*¹ est remplacé par ce qui suit :

(i) l'état des produits ou services contenu dans la demande à la date de sa production, déterminée compte non tenu de l'article 34 de la Loi ou du paragraphe 106(2) du présent règlement,

2 L'article 40 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Actes réputés accomplis

40 Est réputé accompli à l'égard de la demande divisionnaire tout acte qui, à l'égard de la demande originale correspondante, est accompli au plus tard le jour où la demande divisionnaire est produite, sauf les actes suivants :

- a) la modification de l'état des produits ou services contenu dans la demande originale;
- b) le paiement du droit applicable prévu à l'article 7 de l'annexe du présent règlement.

3 L'article 105 du même règlement devient le paragraphe 105(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

Renvois au paragraphe 34(1) de la Loi

(2) À l'égard de la date de production d'une demande prévue au Protocole, la mention « paragraphe 34(1) » aux paragraphes 12(3) et 32(1) et aux alinéas 38(2)e) et f) de la

^a S.C. 2015, c. 36, s. 67

^b S.C. 2014, c. 20, s. 358

^c R.S., c. T-13; S.C. 2014, c. 20, s. 318

¹ SOR/2018-227

^a L.C. 2015, ch. 36, art. 67

^b L.C. 2014, ch. 20, art. 358

^c L.R., ch. T-13; L.C. 2014, ch. 20, art. 318

¹ DORS/2018-227

to be read as “subsection 106(2) of the *Trademark Regulations*”.

4 Subparagraph 107(1)(c)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) the good or service is within the scope of the Protocol application on its filing date, determined without taking into account subsection 106(2), and on the date of the recording in the International Register,

5 Paragraphs 123(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) the original Protocol application on its filing date, determined without taking into account subsection 106(2);

(b) the original Protocol application on the day on which the request is filed, if the request is filed on or after the day on which the Protocol application is advertised under subsection 37(1) of the Act; and

6 Clause 149(d)(ii)(A) of the Regulations is replaced by the following:

(A) for the first renewal period, within the period referred to in section 76 or within six months after the day on which the trademark is registered under paragraph (a), determined without taking into account paragraph (c), whichever ends later, and

7 Subsection 154(1) of the Regulations is replaced by the following:

Exception to subsections 32(1) and (2)

154 (1) If the filing date, determined without taking into account section 34 of the Act, of an application for the registration of a trademark, other than a *Protocol application* as defined in section 96 of these Regulations, precedes the coming-into-force day and the trademark has not yet been registered on that day, subsections 32(1) and (2) of these Regulations do not apply and the person that filed the application must pay the fee set out in item 15 of the schedule to the former Regulations in addition to the fee, set out in item 1 of that schedule, that they have already paid.

Coming into Force

8 These Regulations come into force immediately after the coming into force of the *Trademarks Regulations*¹.

Loi vaut mention de « paragraphe 106(2) du *Règlement sur les marques de commerce* ».

4 Le sous-alinéa 107(1)c)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) le produit ou service était visé par la demande prévue au Protocole à la date de la production de celle-ci, déterminée compte non tenu du paragraphe 106(2), et à la date de l'inscription de la limitation dans le Registre international,

5 Les alinéas 123(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) par la demande originale à la date de sa production, déterminée compte non tenu du paragraphe 106(2);

b) si la demande de division est produite le jour où la demande originale est annoncée au titre du paragraphe 37(1) de la Loi ou après ce jour, par la demande originale le jour où la demande de division est produite;

6 La division 149d)(ii)(A) du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(A) à l'égard de la première période de renouvellement, le délai prévu à l'article 76 ou le délai de six mois suivant la date d'enregistrement de la marque de commerce, déterminée compte non tenu de l'alinéa c), le dernier de ces délais à expirer étant à retenir,

7 Le paragraphe 154(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Exception aux paragraphes 32(1) et (2)

154 (1) Si la date de production, déterminée compte non tenu de l'article 34 de la Loi, d'une demande d'enregistrement d'une marque de commerce, autre qu'une *demande prévue au Protocole* au sens de l'article 96 du présent règlement, est antérieure à la date d'entrée en vigueur et que la marque de commerce n'est pas encore enregistrée à cette date, les paragraphes 32(1) et (2) du présent règlement ne s'appliquent pas et la personne qui a produit la demande paie le droit prévu à l'article 15 de l'annexe de l'ancien règlement, en plus du droit prévu à l'article 1 de cette annexe qu'elle a déjà payé.

Entrée en vigueur

8 Le présent règlement entre en vigueur immédiatement après l'entrée en vigueur du *Règlement sur les marques de commerce*¹.

¹ SOR/2018-227

¹ DORS/2018-227

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

On November 14, 2018, the *Trademarks Regulations* were amended in anticipation of amendments to the *Trade-marks Act* coming into force on June 17, 2019. These changes were made to enable Canada to join the *Singapore Treaty on the Law of Trademarks*, the Madrid Protocol, and the Nice Agreement. Amendments to the Regulations were also made to eliminate potential misuse of the divisional application process that could have allowed applicants to circumvent opposition. However, stakeholders noted difficulties in navigating the complexity of this regime and requested simplified provisions.

On December 13, 2018, further amendments to the *Trade-marks Act* respecting divisional applications and technical drafting changes received royal assent as part of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 2*. The amendments address stakeholder concerns by eliminating the potential misuse of the divisional application process to circumvent opposition and allowing for simplified divisional provisions in the *Trademarks Regulations*. The amendments to the Act are expected to come into force on June 17, 2019, and, as a result, coordinating regulatory amendments are required to the Regulations which will remove the complex regulatory provisions of November 14, 2018.

Background

In 2014, amendments to the *Trade-marks Act* (the Act) were included in the *Economic Action Plan 2014 Act, No. 1* to implement the *Singapore Treaty on the Law of Trade-marks*, the Madrid Protocol and the Nice Agreement. These amendments required significant amendments to the *Trademarks Regulations* (the Regulations), which were made on November 14, 2018. The amendments for the Act and Regulations will come into force on June 17, 2019.

As part of the amendments to the Act, the availability of divisional applications to be filed at the Canadian Intellectual Property Office (CIPO) was introduced. In these circumstances, a trademark applicant will be able to divide an original application to remove any goods or services and introduce those into a separate divisional application, allowing them to proceed to registration separately. The

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le 14 novembre 2018, le *Règlement sur les marques de commerce* a été modifié en prévision des modifications apportées à la *Loi sur les marques de commerce* qui entreront en vigueur le 17 juin 2019. Ces modifications ont été apportées afin de permettre au Canada d'accéder au *Traité de Singapour sur le droit des marques*, au Protocole de Madrid et à l'Arrangement de Nice. Les modifications au Règlement visaient alors à éliminer l'abus potentiel du processus de demande divisionnaire qui aurait permis aux requérants de contourner la procédure d'opposition. Cependant, les intervenants ont soulevé que le régime était très complexe et qu'il était difficile de s'y retrouver. Ils ont donc demandé des dispositions simplifiées.

Le 13 décembre 2018, des modifications supplémentaires à la *Loi sur les marques de commerce* concernant les demandes divisionnaires et des modifications techniques portant sur le libellé ont reçu la sanction royale dans le cadre de la *Loi n° 2 d'exécution du budget de 2018*. Les modifications répondent aux préoccupations des intervenants en éliminant l'abus potentiel du processus de demande divisionnaire, soit celui de contourner la procédure d'opposition, tout en simplifiant les dispositions relatives aux demandes divisionnaires dans le *Règlement sur les marques de commerce*. Il est prévu que les modifications à la Loi entreront en vigueur le 17 juin 2019. La coordination des modifications réglementaires dans le Règlement est donc nécessaire afin de retirer les dispositions réglementaires complexes datant du 14 novembre 2018.

Contexte

En 2014, des modifications à la *Loi sur les marques de commerce* (la Loi) ont été incluses dans la *Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014* en vue de la mise en œuvre du *Traité de Singapour sur le droit des marques*, du Protocole de Madrid et de l'Arrangement de Nice. Ces modifications ont exigé d'importantes modifications au *Règlement sur les marques de commerce* (le Règlement), lesquelles ont été apportées le 14 novembre 2018. Les modifications à la Loi et au Règlement entreront en vigueur le 17 juin 2019.

Dans le cadre des modifications apportées à la Loi, la possibilité de produire des demandes divisionnaires auprès de l'Office de la propriété intellectuelle du Canada (OPIC) a été introduite. En pareilles circonstances, le requérant d'une marque de commerce pourra diviser une demande originale pour supprimer des produits ou des services et produire une demande divisionnaire distincte à l'égard de

non-divided goods or services will remain in the original application for further processing as required.

This would be done when there is an issue with only some of the goods or services and more time is required to overcome an objection or requirement request raised by CIPO during examination or an opposition proceeding, once the application is advertised. In such cases, by dividing out some of the goods or services, the remaining goods or services in the application can proceed to advertisement and eventually, registration.

It is important to note that a divisional application is treated in the same manner as the original application it has been divided from. It can be amended, withdrawn, advertised, and be the subject of opposition proceedings before it can be registered. Applications that have been divided and registered can also be merged into one another.

The 2014 amendments to the Act only limited the scope of divisional applications based on two cut-off points, namely the filing date of the application and the day on which the application is advertised, which made it vulnerable to potential misuse. Specifically, the wording allowed goods or services that were deleted from an original application after advertisement to be reintroduced in a divisional application anytime up to registration, therefore effectively circumventing opposition. For example, a divisional application may have been filed for goods and services and removed from the original application prior to the end of the opposition period, depriving potential opponents of the full two-month period to oppose. This could have the effect of frustrating or effectively circumventing the opposition process.

To mitigate this potential misuse, complex provisions were added to the revised *Trademarks Regulations*, to prevent applicants from circumventing opposition and to give prospective opponents the opportunity to initiate an opposition. However, this had the potential to significantly lengthen opposition proceedings since in some cases, the advertisement of the divisional application would be after the original application advertised.

The complexity of this regime, as well as the difficulty to navigate it, was raised by stakeholders during public consultations on the *Trademarks Regulations* in 2017 and following prepublication of the amendments to the *Trademarks Regulations* in the *Canada Gazette*, Part I. The need for simplified provisions was also conveyed by stakeholders.

ces derniers, lui permettant de les faire enregistrer séparément. Les produits ou les services non divisés demeureront visés par la demande originale en vue de la poursuite de son traitement, au besoin.

Une telle division serait appliquée lorsque seuls certains des produits ou des services présentent un problème et lorsqu'un délai supplémentaire est nécessaire pour répondre à une objection ou à une demande relative à une exigence soulevée par l'OPIC pendant l'examen ou dans le cadre d'une procédure d'opposition, une fois que la demande a été annoncée. En pareils cas, en divisant certains des produits ou des services, le requérant peut faire passer les produits ou les services restants dans la demande à l'étape de l'annonce et, éventuellement, de l'enregistrement.

Il importe de souligner qu'une demande divisionnaire est traitée de la même manière que la demande originale à partir de laquelle elle a été divisée. Elle peut être modifiée, retirée, annoncée et faire l'objet d'une procédure d'opposition avant de pouvoir donner lieu à un enregistrement. Les demandes ayant été divisées et ayant donné lieu à un enregistrement peuvent également être fusionnées.

Les modifications apportées à la Loi en 2014 limitaient la portée des demandes divisionnaires seulement en fonction de deux échéances, à savoir la date de production de la demande et le jour où la demande est annoncée, ce qui rendait le processus de demande divisionnaire vulnérable à de possibles abus. Plus précisément, le libellé permettait de remettre dans une demande divisionnaire des produits ou services qui avaient été préalablement supprimés d'une demande originale après l'annonce, et ce, à tout moment jusqu'à l'enregistrement. Cette action aurait eu pour effet de contourner la procédure d'opposition. À titre d'exemple, une demande divisionnaire aurait pu être produite et contenir des produits ou services supprimés de la demande originale avant la fin de la période d'opposition, privant ainsi des opposants potentiels de profiter de la complète période d'opposition de deux mois.

Pour limiter cet usage abusif potentiel, des dispositions complexes ont été ajoutées au nouveau *Règlement sur les marques de commerce* pour empêcher les requérants de contourner la procédure d'opposition et pour donner aux opposants potentiels l'occasion d'entreprendre une procédure d'opposition. Cependant, ces dispositions pouvaient prolonger indûment la procédure d'opposition, car dans certains cas, l'annonce de la demande divisionnaire surviendrait après l'annonce de la demande originale.

La complexité de ce régime ainsi que la difficulté de s'y retrouver ont été soulevées par les intervenants au cours des consultations publiques tenues à l'égard du *Règlement sur les marques de commerce* en 2017 et suivant la publication préalable des modifications au *Règlement sur les marques de commerce* dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Les intervenants ont également exprimé la nécessité de dispositions simplifiées.

As a result, on December 13, 2018, as part of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 2*, the amendments were made to the Act in order to eliminate this potential misuse of the divisional application process. It does this by clarifying that if an original application has been advertised, an applicant may only include goods and services in a divisional application that are within the scope of the original application on the day on which the divisional application is filed. Further technical drafting amendments were also included. Given these changes, the Regulations need to be revised to remove the now unnecessary complex provisions dealing with divisional applications. In addition, corresponding changes are required to the Madrid Protocol portion of the Regulations dealing with divisional applications and other technical drafting amendments.

Objective

The objective of the proposed amendments to the *Trade-marks Regulations* is to ensure consistency between the *Trademarks Act* and the *Trademarks Regulations*.

Description

The amendments to the *Trademarks Regulations* will remove the complex provisions that were introduced in November 2018 to prevent potential misuse of the divisional application process. In addition, editorial changes will be made to reflect the new cut-off point for the scope of a divisional application when filed after advertisement, as it will be reflected under the Act.

Regulatory development

Consultation

Consultation on the divisional provisions in the *Trade-marks Regulations* took place from June 19 to July 21, 2017, during an online public consultation. As part of this process, a plain language document was made available describing the proposed changes and their intent. In addition, as part of the prepublication process through the *Canada Gazette, Part I*, amendments to the *Trademarks Regulations*, including those related to divisionals, were published for a 30-day public comment period that was held from February 10 to March 11, 2018.

In both instances, stakeholders found the sections of the then-proposed *Trademarks Regulations* related to divisional applications to be overly complex and costly.

En conséquence, le 13 décembre 2018, dans le cadre de la *Loi n° 2 d'exécution du budget de 2018*, des modifications ont été apportées à la Loi afin d'éliminer le potentiel abus du processus de demande divisionnaire. Pour ce faire, il est précisé que si une demande originale a été annoncée, un requérant peut seulement inclure dans une demande divisionnaire les produits ou les services visés par la demande originale le jour où la demande divisionnaire est produite. D'autres modifications techniques portant sur le libellé ont également été incluses. Compte tenu de ces modifications, le Règlement doit être révisé pour supprimer les dispositions complexes se rapportant aux demandes divisionnaires devenues inutiles. De plus, des modifications correspondantes doivent être apportées à la partie du Règlement liée au Protocole de Madrid se rapportant aux demandes divisionnaires, ainsi que d'autres modifications techniques portant sur le libellé.

Objectif

L'objectif des modifications proposées au *Règlement sur les marques de commerce* est d'assurer la cohérence entre la *Loi sur les marques de commerce* et le *Règlement sur les marques de commerce*.

Description

Les modifications au *Règlement sur les marques de commerce* supprimeront les dispositions complexes qui ont été introduites en novembre 2018 en vue d'empêcher l'usage abusif potentiel du processus de demande divisionnaire. De plus, des modifications rédactionnelles seront apportées pour tenir compte de la nouvelle échéance liée à la portée d'une demande divisionnaire lorsque celle-ci est produite après l'annonce, car cette dernière sera prévue par la Loi.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Une consultation sur les dispositions relatives aux demandes divisionnaires du *Règlement sur les marques de commerce* a eu lieu du 19 juin au 21 juillet 2017 au cours d'une consultation publique en ligne. Dans le cadre de ce processus, un document en langage clair décrivant les modifications proposées et leur objectif a été rendu disponible. De plus, dans le cadre du processus de publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, les modifications au *Règlement sur les marques de commerce*, y compris celles se rapportant aux demandes divisionnaires, ont été publiées pour une période de consultation publique de 30 jours tenue du 10 février au 11 mars 2018.

Dans les deux cas, les intervenants ont jugé que les dispositions du projet de *Règlement sur les marques de commerce* se rapportant aux demandes divisionnaires étaient trop complexes et dispendieuses.

The amendments to the *Trademarks Act* contained in the *Budget Implementation Act, 2018, No. 2* reflect stakeholder feedback on what would be a better and more efficient way of processing these types of applications. Since the proposed amendments to the *Trademarks Regulations* reflect the wording in the Act, further consultation (including prepublication) is not considered necessary.

Instrument choice

The regulatory amendment is necessary to reflect changes to the enabling *Trademarks Act*.

Regulatory analysis

Costs and benefits

The amendment to the *Trademarks Regulations* is required to reflect the legislative change made to the *Trademarks Act* that will come into force on June 17, 2019. Keeping the language the same is important, as it reduces confusion for stakeholders and limits the risk that a party voluntarily derails ongoing proceedings, which can lead to delays, additional costs, and even an inadvertent loss of rights. As the changes are consequential to the legislative amendments, there are no expected costs for government, Canadians, or stakeholders.

Small business lens

The small business lens was applied to the proposed amendments, and no impacts on small businesses were identified.

“One-for-One” Rule

The proposed amendments will not impose administrative burden costs on business. Therefore, the “One-for-One” Rule does not apply.

Regulatory cooperation and alignment

The proposed amendment will not relate to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum.

Strategic environmental assessment

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

Les modifications à la *Loi sur les marques de commerce* contenues dans la *Loi n° 2 d'exécution du budget de 2018* tiennent compte de la rétroaction des intervenants sur ce qui permettrait d'assurer un traitement amélioré et plus efficace de ce type de demandes. Étant donné que les modifications proposées au *Règlement sur les marques de commerce* reprennent le libellé de la Loi, une nouvelle consultation (y compris la publication préalable) n'est pas jugée nécessaire.

Choix de l'instrument

La modification réglementaire est nécessaire pour tenir compte des modifications à la *Loi sur les marques de commerce* habilitante.

Analyse de la réglementation

Coûts et avantages

Les modifications au *Règlement sur les marques de commerce* sont nécessaires pour tenir compte des modifications apportées à la *Loi sur les marques de commerce* qui entreront en vigueur le 17 juin 2019. Il importe de conserver le même libellé pour éviter la confusion chez les intervenants et réduire le risque qu'une partie fasse volontairement avorter des procédures en cours, ce qui pourrait entraîner des retards, des coûts supplémentaires et même la perte de droits par inadvertance. Étant donné que les modifications découlent des modifications législatives, aucun coût n'est prévu pour le gouvernement, les Canadiens et les Canadiennes ou les intervenants.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises a été appliquée aux modifications proposées et aucun effet sur les petites entreprises n'a été relevé.

Règle du « un pour un »

Les modifications proposées n'imposeront pas un fardeau administratif aux entreprises et, par conséquent, la règle du « un pour un » ne s'applique pas.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

La modification proposée ne sera pas liée à un plan de travail ou à un engagement découlant d'un forum officiel sur la 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*, l'analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

Gender-based analysis plus

No gender-based analysis plus (GBA+) issues have been identified for these Regulations.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation of these amendments to the *Trademarks Regulations* will take effect as of June 17, 2019. Up-to-date guidance on these amendments will be provided on CIPO's website and through information sessions. In addition, promotion and outreach on of all the legislative changes will be provided through a news release, email to external clients and targeted stakeholders, and through social media. All necessary information technology updates will be made prior to June 17, 2019.

Contact

Mesmin Pierre
Director General
Trademarks Branch
Canadian Intellectual Property Office
50 Victoria Street, Room C236-10
Gatineau, Quebec
K1A 0C9
Email: ic.cipoconsultations-opicconsultations.ic@canada.ca

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucun enjeu lié à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été cerné relativement à ce règlement.

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

La mise en œuvre de ces modifications au *Règlement sur les marques de commerce* entrera en vigueur le 17 juin 2019. Des directives à jour sur ces modifications seront disponibles sur le site Web de l'OPIC et par l'entremise de séances d'information. De plus, toutes les modifications législatives feront l'objet d'une promotion et d'une sensibilisation dans un communiqué de presse, un courriel envoyé aux clients externes et à des intervenants ciblés ainsi que sur les médias sociaux. Toutes les mises à jour nécessaires des technologies de l'information seront faites avant le 17 juin 2019.

Personne-ressource

Mesmin Pierre
Directeur général
Direction des marques de commerce
Office de la propriété intellectuelle du Canada
50, rue Victoria, bureau C236-10
Gatineau (Québec)
K1A 0C9
Courriel : ic.cipoconsultations-opicconsultations.ic@canada.ca

Registration
SOR/2019-117 May 6, 2019

CANADA BUSINESS CORPORATIONS ACT
CANADA COOPERATIVES ACT

P.C. 2019-417 May 3, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, makes the annexed *Regulations Amending Certain Department of Industry Regulations*, pursuant to

(a) section 261^a of the *Canada Business Corporations Act*^b; and

(b) section 372^c of the *Canada Cooperatives Act*^d.

Regulations Amending Certain Department of Industry Regulations

Canada Business Corporations Act

Canada Business Corporations Regulations, 2001

1 The portion of item 2 of Schedule 1 to the *Canada Business Corporations Regulations, 2001*¹ in column 2 is replaced by the following:

| Column 2 | |
|----------|---|
| Item | Legislation |
| 2 | the definition <i>reporting issuer</i> in sections 5 and 68 of the <i>Securities Act</i> , CQLR, c. V-1.1, as amended from time to time |

2 Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 5:

| Item | Column 1 Jurisdiction | Column 2 Legislation |
|------|--------------------------|---|
| 5.1 | Prince Edward Island | the definition <i>reporting issuer</i> in paragraph 1(1)(zz) of the <i>Securities Act</i> , R.S.P.E.I. 1988, c. S-3.1, as amended from time to time |

^a S.C. 2018, c. 8, s. 38

^b R.S., c. C-44; S.C. 1994, c. 24, s. 1

^c S.C. 2018, c. 8, s. 89

^d S.C. 1998, c. 1

¹ SOR/2001-512

Enregistrement
DORS/2019-117 Le 6 mai 2019

LOI CANADIENNE SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS
LOI CANADIENNE SUR LES COOPÉRATIVES

C.P. 2019-417 Le 3 mai 2019

Sur recommandation du ministre de l'Industrie, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant certains règlements (ministère de l'Industrie)*, ci-après, en vertu :

a) de l'article 261^a de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*^b;

b) de l'article 372^c de la *Loi canadienne sur les coopératives*^d.

Règlement modifiant certains règlements (ministère de l'Industrie)

Loi canadienne sur les sociétés par actions

Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral (2001)

1 Le passage de l'article 2 de l'annexe 1 du *Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral (2001)*¹ figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

| Colonne 2 | |
|-----------|---|
| Article | Disposition législative |
| 2 | Définition de <i>émetteur assujéti</i> aux articles 5 et 68 de la <i>Loi sur les valeurs mobilières</i> , RLRO, ch. V-1.1, avec ses modifications successives |

2 L'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 5, de ce qui suit :

| Article | Colonne 1 Autorité législative | Colonne 2 Disposition législative |
|---------|-----------------------------------|--|
| 5.1 | Île-du-Prince-Édouard | Définition de <i>reporting issuer</i> (émetteur assujéti) à l'alinéa 1(1)(zz) de la loi intitulée <i>Securities Act</i> , R.S.P.E.I. 1988, ch. S-3.1, avec ses modifications successives |

^a L.C. 2018, ch. 8, art. 38

^b L.R., ch. C-44; L.C. 1994, ch. 24, art. 1

^c L.C. 2018, ch. 8, art. 89

^d L.C. 1998, ch. 1

¹ DORS/2001-512

3 Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 8:

| | Column 1 | Column 2 |
|------|-----------------------|---|
| Item | Jurisdiction | Legislation |
| 9 | Yukon | the definition <i>reporting issuer</i> in subsection 1(1) of the <i>Securities Act</i> , SY 2007, c. 16, as amended from time to time |
| 10 | Northwest Territories | the definition <i>reporting issuer</i> in subsection 1(1) of the <i>Securities Act</i> , S.N.W.T. 2008, c. 10, as amended from time to time |
| 11 | Nunavut | the definition <i>reporting issuer</i> in subsection 1(1) of the <i>Securities Act</i> , S.Nu. 2008, c. 12, as amended from time to time |

Canada Cooperatives Act**Canada Cooperatives Regulations****4 The portion of item 2 of Schedule 4 to the *Canada Cooperatives Regulations*² in column 2 is replaced by the following:**

| | Column 2 |
|------|---|
| Item | Legislation |
| 2 | the definition <i>reporting issuer</i> in sections 5 and 68 of the <i>Securities Act</i> , CQLR, c. V-1.1, as amended from time to time |

5 Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after item 5:

| | Column 1 | Column 2 |
|------|----------------------|---|
| Item | Jurisdiction | Legislation |
| 5.1 | Prince Edward Island | the definition <i>reporting issuer</i> in paragraph 1(1)(zz) of the <i>Securities Act</i> , R.S.P.E.I. 1988, c. S-3.1, as amended from time to time |

3 L'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 8, de ce qui suit :

| | Colonne 1 | Colonne 2 |
|---------|---------------------------|--|
| Article | Autorité législative | Disposition législative |
| 9 | Yukon | Définition de <i>émetteur assujéti</i> au paragraphe 1(1) de la <i>Loi sur les valeurs mobilières</i> , LY 2007, ch. 16, avec ses modifications successives |
| 10 | Territoires du Nord-Ouest | Définition de <i>émetteur assujéti</i> au paragraphe 1(1) de la <i>Loi sur les valeurs mobilières</i> , L.T.N.-O. 2008, ch. 10, avec ses modifications successives |
| 11 | Nunavut | Définition de <i>émetteur assujéti</i> au paragraphe 1(1) de la <i>Loi sur les valeurs mobilières</i> , L.Nun. 2008, ch. 12, avec ses modifications successives |

Loi canadienne sur les coopératives**Règlement sur les coopératives de régime fédéral****4 Le passage de l'article 2 de l'annexe 4 du *Règlement sur les coopératives de régime fédéral*² figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

| | Colonne 2 |
|---------|---|
| Article | Disposition législative |
| 2 | Définition de <i>émetteur assujéti</i> aux articles 5 et 68 de la <i>Loi sur les valeurs mobilières</i> , RLRQ, ch. V-1.1, avec ses modifications successives |

5 L'annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 5, de ce qui suit :

| | Colonne 1 | Colonne 2 |
|---------|-----------------------|--|
| Article | Autorité législative | Disposition législative |
| 5.1 | Île-du-Prince-Édouard | Définition de <i>reporting issuer</i> (émetteur assujéti) à l'alinéa 1(1)(zz) de la loi intitulée <i>Securities Act</i> , R.S.P.E.I. 1988, ch. S-3.1, avec ses modifications successives |

² SOR/99-256² DORS/99-256

6 Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after item 8:

| | Column 1 | Column 2 |
|------|-----------------------|---|
| Item | Jurisdiction | Legislation |
| 9 | Yukon | the definition <i>reporting issuer</i> in subsection 1(1) of the <i>Securities Act</i> , SY 2007, c. 16, as amended from time to time |
| 10 | Northwest Territories | the definition <i>reporting issuer</i> in subsection 1(1) of the <i>Securities Act</i> , S.N.W.T. 2008, c. 10, as amended from time to time |
| 11 | Nunavut | the definition <i>reporting issuer</i> in subsection 1(1) of the <i>Securities Act</i> , S.Nu. 2008, c. 12, as amended from time to time |

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The need for a number of minor technical amendments to the regulations has been identified by an internal review of Schedule 1 of the *Canada Business Corporations Regulations, 2001* (CBCR) and Schedule 4 of the *Canada Cooperatives Regulations* (Coop Regulations).

Background

For the purposes of applying certain statutory requirements, the CBCR and the Coop Regulations define “distributing corporations” and “distributing cooperatives” as follows:

- Corporations and cooperatives that are defined as “reporting issuers” under provincial and territorial securities legislation listed under Schedule 1 of the CBCR and Schedule 4 of the Coop Regulations (the Schedules); and
- Corporations and cooperatives that meet certain criteria designed to capture any “distributing corporations” or “distributing cooperatives” that operate in provincial and territorial jurisdictions but are not caught by the first part of the definition, or foreign securities jurisdictions.

6 L'annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 8, de ce qui suit :

| | Colonne 1 | Colonne 2 |
|---------|---------------------------|---|
| Article | Autorité législative | Disposition législative |
| 9 | Yukon | Définition de <i>émetteur assujetti</i> au paragraphe 1(1) de la <i>Loi sur les valeurs mobilières</i> , LY 2007, ch. 16, avec ses modifications successives |
| 10 | Territoires du Nord-Ouest | Définition de <i>émetteur assujetti</i> au paragraphe 1(1) de la <i>Loi sur les valeurs mobilières</i> , L.T.N.-O. 2008, ch. 10, avec ses modifications successives |
| 11 | Nunavut | Définition de <i>émetteur assujetti</i> au paragraphe 1(1) de la <i>Loi sur les valeurs mobilières</i> , L.Nun. 2008, ch. 12, avec ses modifications successives |

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(La présente note ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Après un examen interne de l'annexe 1 du *Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral (2001)* [RSARF] et de l'annexe 4 du *Règlement sur les coopératives de régime fédéral* (RCOOP), il a été déterminé que certaines modifications techniques mineures étaient nécessaires.

Contexte

Aux fins de l'application de certaines exigences légales, les sociétés et les coopératives ayant fait appel au public sont définies comme suit dans le RSARF et le RCOOP :

- sociétés ou coopératives considérées comme des « émetteurs assujettis » aux termes des dispositions législatives relatives aux valeurs mobilières énumérées à l'annexe 1 du RSARF et à l'annexe 4 du RCOOP (les annexes);
- sociétés ou coopératives qui répondent à certains critères visant les « sociétés ayant fait appel au public » et les « coopératives ayant fait appel au public » qui exercent leurs activités dans des provinces ou des territoires, mais qui ne rencontrent pas la première partie de la définition, ou à l'étranger.

To date, nine provincial acts are listed to the Schedules. Since the last review, the remaining province and the three territories have added a definition of “reporting issuer” to their legislation. Also, the reference to Quebec’s legislation is out-of-date.

Objectives

The objective of these amendments is to

- Add to the Schedules the remaining province and three territories as well as the specific reference to the definition of “reporting issuer” in their respective securities act; and
- Update the reference to the Quebec *Securities Act* in the Schedules.

Description and rationale

The amendments add the following jurisdictions and their respective legislation to the Schedules:

- Prince Edward Island: *Securities Act*, R.S.P.E.I. 1988, c. S-3.1, paragraph 1(1)(zz)
- Yukon: *Securities Act*, SY 2007, c. 16, subsection 1(1)
- Northwest Territories: *Securities Act*, S.N.W.T. 2008, c. 10, subsection 1(1)
- Nunavut: *Securities Act*, S.Nu. 2008, c. 12, subsection 1(1)

The amendments also update the reference to Quebec’s legislation listed in Schedule 1 of the CBCR and Schedule 4 of the Coop Regulations to

- *Securities Act*, CQLR c. V-1.1

Amending the Schedules by adding the four jurisdictions will provide stakeholders, such as the legal community, with an accurate and comprehensive list of provincial and territorial jurisdictions with a definition of “reporting issuer” for the purposes of defining a “distributing corporation” or a “distributing cooperative.” There are no expected costs for distributing corporations or distributing cooperatives within these jurisdictions, as they have also been captured by the criteria based definition under the respective regulations.

Amending the reference to the Quebec legislation in the Schedules will provide stakeholders, such as the legal community, with an accurate reference to the Quebec statute.

Neuf lois provinciales figurent actuellement dans les annexes. Depuis le dernier examen, la province restante et les trois territoires ont ajouté une définition d’« émetteur assujéti » à leur loi respective. Il convient également de noter que la référence à la loi québécoise est obsolète.

Objectifs

Les objectifs de ces modifications sont comme suit :

- ajouter aux annexes la province et les trois territoires manquants ainsi que la référence spécifique à la définition du terme « émetteur assujéti » dans leur loi respective ayant trait aux valeurs mobilières;
- mettre à jour la référence à la *Loi sur les valeurs mobilières* du Québec dans les annexes.

Description et justification

Les modifications se traduiront par l’ajout des autorités législatives suivantes ainsi que leur loi respective aux annexes :

- Île-du-Prince-Édouard : *Securities Act*, R.S.P.E.I. 1988, ch. S-3.1, alinéa 1(1)(zz)
- Yukon : *Loi sur les valeurs mobilières*, LY 2007, ch. 16, paragraphe 1(1)
- Territoires du Nord-Ouest : *Loi sur les valeurs mobilières*, L.T.N.-O. 2008, ch. 10, paragraphe 1(1)
- Nunavut : *Loi sur les valeurs mobilières*, L.Nun. 2008, ch. 12, paragraphe 1(1)

Les modifications se traduiront également par la mise à jour de la référence à la loi québécoise figurant à l’annexe 1 du RSARF et à l’annexe 4 du RCOOP :

- *Loi sur les valeurs mobilières*, RLRQ ch. V-1.1

La modification des annexes par l’ajout des quatre autorités législatives en question fournira aux intervenants, notamment ceux du milieu juridique, une liste exacte et complète des autorités provinciales et territoriales qui emploient une définition d’« émetteur assujéti » aux fins de la définition d’une « société ayant fait appel au public » ou d’une « coopérative ayant fait appel au public ». Aucun coût n’est attendu pour les sociétés ayant fait appel au public ni pour les coopératives ayant fait appel au public dans ces territoires de compétence, puisqu’elles ont également été prises en considération dans la définition fondée sur des critères aux termes du règlement applicable.

La modification de la référence à la loi québécoise dans les annexes fournira aux intervenants, notamment ceux du milieu juridique, une référence exacte à la loi en vigueur au Québec.

“One-for-One” Rule and small business lens

The “One-for-One” Rule does not apply to these Regulations, as there is no change in administrative or legal costs or burden to corporations and to cooperatives.

Contact

Coleen Kirby
Manager
Policy Section
Corporations Canada
Industry Canada
Telephone: 1-866-333-5556
Email: ic.corporationscanada.ic@canada.ca

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à ce règlement, étant donné qu’il n’y a aucune incidence sur les sociétés ni sur les coopératives quant aux frais administratifs.

Personne-ressource

Coleen Kirby
Gestionnaire
Section des politiques
Corporations Canada
Industrie Canada
Téléphone : 1-866-333-5556
Courriel : ic.corporationscanada.ic@canada.ca

Registration
SOR/2019-118 May 6, 2019

AERONAUTICS ACT

P.C. 2019-418 May 3, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9^a and paragraphs 7.6(1)(a)^b and (b)^c of the *Aeronautics Act*^d, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III — Airport Winter Maintenance)*.

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III — Airport Winter Maintenance)

Amendments

1 Subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

ice means water that has frozen on a surface and includes the condition commonly known as black ice and the condition in which compacted snow has turned into a polished ice surface; (*glace*)

2 Subpart 2 of Part III of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 302.308”:

| Column I Designated Provision | Column II Maximum Amount of Penalty (\$) | |
|----------------------------------|---|-------------|
| | Individual | Corporation |
| Section 302.403 | 1,000 | 5,000 |
| Subsection 302.406(1) | 3,000 | 15,000 |
| Subsection 302.406(2) | 3,000 | 15,000 |
| Subsection 302.407(1) | 3,000 | 15,000 |
| Subsection 302.407(2) | 3,000 | 15,000 |
| Subsection 302.410(1) | 3,000 | 15,000 |
| Subsection 302.410(4) | 3,000 | 15,000 |
| Paragraph 302.412(1)(a) | 3,000 | 15,000 |

^a S.C. 2014, c. 39, s. 144

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

^c S.C. 2004, c. 15, s. 18

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

¹ SOR/96-433

Enregistrement
DORS/2019-118 Le 6 mai 2019

LOI SUR L'ÂÉRONAUTIQUE

C.P. 2019-418 Le 3 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 4.9^a et des alinéas 7.6(1)a)^b et b)^c de la *Loi sur l'aéronautique*^d, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I et III — entretien hivernal des aéroports)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I et III — entretien hivernal des aéroports)

Modifications

1 Le paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

glace Eau congelée sur une surface. La présente définition comprend le phénomène communément appelé glace noire et le phénomène au cours duquel la neige durcie s'est transformée en une surface glacée polie. (*ice*)

2 La sous-partie 2 de la partie III de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 302.308 », de ce qui suit :

| Colonne I Texte désigné | Colonne II Montant maximal de l'amende (\$) | |
|----------------------------|--|-----------------|
| | Personne physique | Personne morale |
| Article 302.403 | 1 000 | 5 000 |
| Paragraphe 302.406(1) | 3 000 | 15 000 |
| Paragraphe 302.406(2) | 3 000 | 15 000 |
| Paragraphe 302.407(1) | 3 000 | 15 000 |
| Paragraphe 302.407(2) | 3 000 | 15 000 |
| Paragraphe 302.410(1) | 3 000 | 15 000 |
| Paragraphe 302.410(4) | 3 000 | 15 000 |
| Alinéa 302.412(1)a) | 3 000 | 15 000 |

^a L.C. 2014, ch. 39, art. 144

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

^c L.C. 2004, ch. 15, art. 18

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

¹ DORS/96-433

| Column I Designated Provision | Column II Maximum Amount of Penalty (\$) | |
|----------------------------------|---|-------------|
| | Individual | Corporation |
| | Paragraph 302.412(1)(b) | 3,000 |
| Subsection 302.412(2) | 1,000 | 5,000 |
| Subsection 302.412(3) | 1,000 | 5,000 |
| Section 302.413 | 3,000 | 15,000 |
| Section 302.414 | 3,000 | 15,000 |
| Subsection 302.415(1) | 3,000 | 15,000 |
| Subsection 302.415(2) | 3,000 | 15,000 |
| Subsection 302.416(1) | 3,000 | 15,000 |
| Paragraph 302.417(1)(a) | 3,000 | 15,000 |
| Paragraph 302.417(1)(b) | 3,000 | 15,000 |
| Paragraph 302.417(1)(c) | 3,000 | 15,000 |
| Paragraph 302.417(1)(d) | 3,000 | 15,000 |
| Paragraph 302.417(1)(e) | 1,000 | 5,000 |
| Subsection 302.417(2) | 3,000 | 15,000 |
| Subsection 302.418(1) | 3,000 | 15,000 |
| Subsection 302.418(2) | 3,000 | 15,000 |
| Subsection 302.418(3) | 3,000 | 15,000 |
| Section 302.419 | 1,000 | 5,000 |

3 Division IV of Subpart 2 of Part III of the Regulations is replaced by the following:

Division IV — Airport Winter Maintenance

Interpretation

302.401 The following definitions apply in this Division.

AMSCR or **Aircraft Movement Surface Condition Report** means a report that details the surface conditions of all movement areas at an airport, including runways and taxiways. (*AMSCR ou compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs*)

contaminant means material that collects on a surface, including standing water, snow, slush, compacted snow, ice, frost, sand, and ice control chemicals. (*contaminant*)

CRFI or **Canadian Runway Friction Index** means the average of the friction measurements taken on runway surfaces on which freezing or frozen contaminants are present. (*CRFI ou coefficient canadien de frottement sur piste*)

| Colonne I Texte désigné | Colonne II Montant maximal de l'amende (\$) | |
|----------------------------|--|-----------------|
| | Personne physique | Personne morale |
| | Alinéa 302.412(1)b | 3 000 |
| Paragraphe 302.412(2) | 1 000 | 5 000 |
| Paragraphe 302.412(3) | 1 000 | 5 000 |
| Article 302.413 | 3 000 | 15 000 |
| Article 302.414 | 3 000 | 15 000 |
| Paragraphe 302.415(1) | 3 000 | 15 000 |
| Paragraphe 302.415(2) | 3 000 | 15 000 |
| Paragraphe 302.416(1) | 3 000 | 15 000 |
| Alinéa 302.417(1)a | 3 000 | 15 000 |
| Alinéa 302.417(1)b | 3 000 | 15 000 |
| Alinéa 302.417(1)c | 3 000 | 15 000 |
| Alinéa 302.417(1)d | 3 000 | 15 000 |
| Alinéa 302.417(1)e | 1 000 | 5 000 |
| Paragraphe 302.417(2) | 3 000 | 15 000 |
| Paragraphe 302.418(1) | 3 000 | 15 000 |
| Paragraphe 302.418(2) | 3 000 | 15 000 |
| Paragraphe 302.418(3) | 3 000 | 15 000 |
| Article 302.419 | 1 000 | 5 000 |

3 La section IV de la sous-partie 2 de la partie III du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Section IV — Entretien hivernal des aéroports

Définitions

302.401 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

AMSCR ou **compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs** Description détaillée de l'état de la surface des aires de mouvement dans un aéroport, y compris les pistes et les voies de circulation. (*AMSCR ou Aircraft Movement Surface Condition Report*)

contaminant Matière qui s'accumule sur une surface. Y sont assimilés l'eau stagnante, la neige, la neige fondante, la neige durcie, la glace, le givre, le sable et les produits chimiques de déglacage. (*contaminant*)

CRFI ou **coefficient canadien de frottement sur piste** Moyenne des mesures de frottement prises sur la

dry snow means snow that does not contain sufficient water to allow the crystals to stick together or bond to a surface. (*neige sèche*)

ice control chemicals means chemicals used to prevent ice formation, to prevent ice from bonding to a surface, or to break up or melt ice on a surface. (*produits chimiques de déglacage*)

priority 1 area means an airside area that, based on prevailing winds or operational requirements, is necessary to maintain the operational capability of an airport, and includes the features referred to in paragraph 322.411(1)(a) of the *Airport Standards – Airport Winter Maintenance*. (*zone de priorité 1*)

priority 2 area means an airside area that is necessary to provide additional runway availability should wind conditions or operational requirements change, and includes the features referred to in paragraph 322.411(1)(b) of the *Airport Standards – Airport Winter Maintenance*. (*zone de priorité 2*)

priority 3 area means an airside area that is not a priority 1 area or priority 2 area, and includes the features referred to in paragraph 322.411(1)(c) of the *Airport Standards – Airport Winter Maintenance*. (*zone de priorité 3*)

sand means small particles of crushed angular mineral aggregates or natural sand material used to improve runway surface friction levels. (*sable*)

slush means partially melted snow or ice, with a high water content, from which water readily flows. (*neige fondante*)

wet snow means snow that will stick together when compressed but will not readily allow water to flow from it if squeezed. (*neige mouillée*)

Application

302.402 (1) Subject to paragraph (2)(b), sections 302.406 and 302.407 apply in respect of an airport if aeroplanes at the airport are operated in an air transport service under Subpart 3 of Part VII.

surface des pistes sur lesquelles se trouvent des contaminants verglaçants ou gelés. (*CRFI* or *Canadian Runway Friction Index*)

neige fondante Neige ou glace partiellement fondues, à teneur élevée en eau, desquelles l'eau s'écoule facilement. (*slush*)

neige mouillée Neige qui colle lorsqu'elle est comprimée, mais qui ne laisse pas d'eau s'écouler librement lorsqu'elle est écrasée. (*wet snow*)

neige sèche Neige qui ne contient pas suffisamment d'eau pour que les cristaux puissent adhérer les uns aux autres ou à une surface. (*dry snow*)

produits chimiques de déglacage Produits chimiquement composés qui servent à prévenir la formation et l'adhérence de la glace sur des surfaces ou à désagréger ou à faire fondre la glace sur des surfaces. (*ice control chemicals*)

sable Petites particules d'agrégats minéraux anguleux concassés ou matière sablonneuse naturelle qui servent à améliorer les niveaux de frottement sur la surface des pistes. (*sand*)

zone de priorité 1 Zone côté piste qui, selon les vents dominants ou les exigences opérationnelles, est nécessaire pour qu'un aéroport conserve sa capacité opérationnelle. La présente définition comprend les éléments visés à l'alinéa 322.411(1)a) des *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*. (*priority 1 area*)

zone de priorité 2 Zone côté piste qui est nécessaire pour permettre l'utilisation de pistes supplémentaires si les conditions de vent ou les exigences opérationnelles changent. La présente définition comprend les éléments visés à l'alinéa 322.411(1)b) des *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*. (*priority 2 area*)

zone de priorité 3 Zone côté piste qui n'est ni une zone de priorité 1 ni une zone de priorité 2. La présente définition comprend les éléments visés à l'alinéa 322.411(1)c) des *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*. (*priority 3 area*)

Application

302.402 (1) Sous réserve de l'alinéa (2)b), les articles 302.406 et 302.407 s'appliquent à l'égard d'un aéroport où des avions sont utilisés dans le cadre d'un service de transport aérien en application de la sous-partie 3 de la partie VII.

(2) Sections 302.410 to 302.419 apply in respect of an airport if

- (a)** aeroplanes at the airport are operated in an air transport service under Subpart 4 or 5 of Part VII; or
- (b)** aeroplanes at the airport are operated in an air transport service under Subpart 3 of Part VII and the operator of the airport has decided to comply with those sections instead of sections 302.406 and 302.407.

Notification

302.403 The operator of an airport referred to in paragraph 302.402(2)(b) shall

- (a)** provide the Minister, at least 60 days before implementing a decision to comply with sections 302.410 to 302.419 instead of sections 302.406 and 302.407, with notice in writing of that decision;
- (b)** provide the Minister, at least 60 days before implementing a decision to resume complying with sections 302.406 and 302.407, with notice in writing of that decision; and
- (c)** notify the air operators that use the airport, and the air navigation services provider, of any change in the level of service provided at the airport as a result of a decision referred to in paragraph (a) or (b).

[302.404 and 302.405 reserved]

Winter Maintenance Measures

302.406 (1) Each year, before the start of winter maintenance operations, the operator of an airport shall

- (a)** consult a representative sample of the air operators that use the airport about the intended level of winter maintenance and keep a record of the consultations;
- (b)** provide the aeronautical information publications provider with information, for publication in the *Canada Flight Supplement*, about the level of winter maintenance; and
- (c)** include information in the airport operations manual about the level of winter maintenance.

(2) The operator of the airport shall use AMSCRs to report the surface conditions of all movement areas, and shall forward the AMSCRs to the air navigation services provider.

(2) Les articles 302.410 à 302.419 s'appliquent à l'égard d'un aéroport dans les cas suivants :

- a)** des avions y sont utilisés dans le cadre d'un service de transport aérien en application des sous-parties 4 ou 5 de la partie VII;
- b)** des avions y sont utilisés dans le cadre d'un service de transport aérien en application de la sous-partie 3 de la partie VII et l'exploitant de l'aéroport a décidé de se conformer à ces articles au lieu des articles 302.406 et 302.407.

Avis

302.403 L'exploitant d'un aéroport visé à l'alinéa 302.402(2)b) :

- a)** remet au ministre un avis écrit de sa décision de se conformer aux articles 302.410 à 302.419 au lieu des articles 302.406 et 302.407, au moins soixante jours avant de mettre en œuvre cette décision;
- b)** remet au ministre un avis écrit de sa décision de se conformer à nouveau aux articles 302.406 et 302.407, au moins soixante jours avant de mettre en œuvre cette décision;
- c)** avise les exploitants aériens qui utilisent l'aéroport et le fournisseur de services de la navigation aérienne de toute modification apportée au niveau de service offert à l'aéroport par suite d'une décision visée aux alinéas a) ou b).

[302.404 et 302.405 réservés]

Mesures d'entretien hivernal

302.406 (1) Chaque année, avant le début des opérations d'entretien hivernal, l'exploitant d'un aéroport :

- a)** consulte un échantillon représentatif des exploitants aériens qui utilisent l'aéroport au sujet du niveau prévu d'entretien hivernal et conserve un relevé de ces consultations;
- b)** communique au fournisseur de publications d'information aéronautique, pour publication dans le *Supplément de vol-Canada*, des renseignements concernant le niveau d'entretien hivernal;
- c)** inscrit dans le manuel d'exploitation d'aéroport des renseignements concernant le niveau d'entretien hivernal.

(2) Il utilise des AMSCR pour rendre compte de l'état de la surface des aires de mouvement et les transmet au fournisseur de services de la navigation aérienne.

Ice Control Chemicals and Sand

302.407 (1) The operator of an airport shall, on movement areas, use only

(a) the ice control chemicals specified in subsection 322.415(1) of the *Airport Standards — Airport Winter Maintenance*; and

(b) sand that meets the requirements specified in subsection 322.415(2) of the *Airport Standards — Airport Winter Maintenance*.

(2) The operator of the airport shall remove sand from movement areas, with the exception of gravel runways, as soon as

(a) the sand is no longer required to provide more friction for aircraft and service vehicles; and

(b) there are no higher operational priorities.

[302.408 to 302.409 reserved]

Airport Winter Maintenance Plan

302.410 (1) The operator of an airport shall have an airport winter maintenance plan that

(a) was developed by the operator after consultations with a representative sample of the air operators that use the airport; and

(b) includes the items required under section 302.411.

(2) The operator of the airport shall review its airport winter maintenance plan at least once a year as well as each time the operator does not clear a priority area in accordance with the plan.

(3) If the operator of the airport determines, as a result of a review, that its airport winter maintenance plan should be amended, the operator shall consult a representative sample of the air operators that use the airport before amending the plan.

(4) The operator of the airport shall keep at the airport

(a) an up-to-date copy of its airport winter maintenance plan;

(b) a record of all consultations required under this section; and

(c) a record of each review required under this section.

Produits chimiques de déglacage et sable

302.407 (1) L'exploitant d'un aéroport ne doit utiliser sur les aires de mouvement :

a) que les produits chimiques de déglacage précisés au paragraphe 322.415(1) des *Normes d'aéroports — entretien hivernal des aéroports*;

b) que du sable conforme aux exigences précisées au paragraphe 322.415(2) des *Normes d'aéroports — entretien hivernal des aéroports*.

(2) Il enlève le sable des aires de mouvement, sauf des pistes en gravier :

a) d'une part, dès que le sable n'est plus nécessaire pour offrir plus de frottement aux aéronefs ou aux véhicules de service;

b) d'autre part, dès qu'il n'y a plus d'autres priorités opérationnelles plus importantes.

[302.408 et 302.409 réservés]

Plan d'entretien hivernal de l'aéroport

302.410 (1) L'exploitant d'un aéroport dispose d'un plan d'entretien hivernal de l'aéroport qui, à la fois :

a) a été élaboré par lui après consultation d'un échantillon représentatif des exploitants aériens qui utilisent l'aéroport;

b) comprend les éléments exigés à l'article 302.411.

(2) Il effectue l'examen de son plan d'entretien hivernal de l'aéroport au moins une fois par an ainsi que chaque fois qu'une zone de priorité n'a pas pu être dégagée conformément au plan.

(3) Si, après un examen, il conclut que son plan d'entretien hivernal de l'aéroport devrait être modifié, l'exploitant de l'aéroport consulte un échantillon représentatif des exploitants aériens qui utilisent l'aéroport avant de modifier le plan.

(4) Il conserve, à l'aéroport :

a) un exemplaire à jour de son plan d'entretien hivernal de l'aéroport;

b) un relevé de toutes les consultations exigées par le présent article;

c) un relevé de chaque examen exigé par le présent article.

Content

302.411 An airport winter maintenance plan shall include

- (a) procedures for identifying which airside areas are priority 1 areas, priority 2 areas or priority 3 areas during winter storm conditions;
- (b) a description of the winter maintenance operations to be carried out in an airside area once it is identified as a priority 1 area, priority 2 area or priority 3 area;
- (c) communication procedures that meet the requirements of subsection 322.411(2) of the *Airport Standards – Airport Winter Maintenance*;
- (d) procedures for publishing a NOTAM in the event of winter conditions that might be hazardous to aircraft operations or affect the use of movement areas and facilities used to provide services relating to aeronautics;
- (e) safety procedures for controlling the flow of ground vehicles during winter maintenance operations to ensure the safety of persons, vehicles and aircraft;
- (f) procedures for minimizing the risk of ice control chemicals – other than the ice control chemicals specified in subsection 322.415(1) of the *Airport Standards – Airport Winter Maintenance* – being tracked onto an airside area;
- (g) a description of the lines of authority and organizational relationships with respect to winter maintenance, including contact names and telephone numbers;
- (h) a description of how actions undertaken as part of winter maintenance will be coordinated;
- (i) a description of the arrangements for snow clearance;
- (j) a description of the process for reviewing and amending the plan;
- (k) a description of the administrative procedure for distributing the plan and its amendments; and
- (l) a list of all agreements respecting the provision of winter maintenance services for navigation aids at the airport, and signed copies of those agreements.

Contenu

302.411 Le plan d'entretien hivernal de l'aéroport comprend les éléments suivants :

- a) une processus de désignation des zones côté piste qui sont des zones de priorité 1, des zones de priorité 2 ou des zones de priorité 3 pendant des conditions de tempête hivernale;
- b) une description des opérations d'entretien hivernal à exécuter dans une zone côté piste une fois que celle-ci a été désignée comme étant une zone de priorité 1, une zone de priorité 2 ou une zone de priorité 3;
- c) une méthode de communication conforme aux exigences du paragraphe 322.411(2) des *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*;
- d) une marche à suivre relative à la publication d'un NOTAM dans l'éventualité où les conditions hivernales pourraient rendre dangereuse l'utilisation d'aéronefs ou avoir une incidence sur l'utilisation de l'aire de mouvement et des installations servant à fournir des services liés à l'aéronautique;
- e) des mesures de sécurité régissant la circulation des véhicules au sol pendant les opérations d'entretien hivernal pour assurer la sécurité des personnes, des véhicules et des aéronefs;
- f) un processus pour minimiser les risques que des produits chimiques de déglacage, autres que ceux précisés au paragraphe 322.415(1) des *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*, se retrouvent dans une zone côté piste;
- g) une description de la voie hiérarchique et des rapports organisationnels en ce qui concerne l'entretien hivernal, y compris les noms et numéros de téléphone des personnes-ressources;
- h) une description de la manière dont seront coordonnées les mesures prises dans le cadre de l'entretien hivernal;
- i) une description des dispositions visant le déneigement;
- j) une description du processus d'examen et de modification du plan;
- k) une description de la procédure administrative visant la diffusion du plan et de ses modifications;
- l) une liste des accords concernant la fourniture de services d'entretien hivernal visant les aides à la navigation à l'aéroport, de même qu'une copie signée de ces accords.

Removal of Contaminants from Priority Areas

302.412 (1) The operator of an airport who decides to operate the airport during winter storm conditions shall remove contaminants

- (a) from priority 1 areas;
- (b) from priority 2 areas to the extent that doing so does not compromise the operator's ability to keep priority 1 areas operational; and
- (c) from priority 3 areas after the winter storm conditions have ended.

(2) If the operator of the airport does not remove contaminants from a priority area in accordance with its airport winter maintenance plan, the operator shall make a record of that fact and the surrounding circumstances.

(3) The operator of the airport shall keep the record for two years after the day on which the operator was required to remove the contaminants.

Snow Accumulation on or Adjacent to Threshold Areas

302.413 The operator of an airport shall prevent snow that has accumulated on or adjacent to threshold areas from interfering with the operation of aeroplanes by clearing and banking the snow in a manner that meets or exceeds the specifications set out in section 322.413 of the *Airport Standards — Airport Winter Maintenance*.

Snow Accumulation Adjacent to Runways or Taxiways

302.414 The operator of an airport shall prevent snow that has accumulated adjacent to runways or taxiways from interfering with the operation of aeroplanes by clearing and banking the snow in a manner that meets or exceeds the specifications set out in section 322.414 of the *Airport Standards — Airport Winter Maintenance*.

Ice Control Chemicals and Sand

302.415 (1) The operator of an airport shall, on movement areas, use only

- (a) the ice control chemicals specified in subsection 322.415(1) of the *Airport Standards — Airport Winter Maintenance*; and
- (b) sand that meets the requirements specified in subsection 322.415(2) of the *Airport Standards — Airport Winter Maintenance*.

Enlèvement des contaminants des zones de priorité

302.412 (1) L'exploitant d'un aéroport qui décide d'exploiter celui-ci durant des conditions de tempête hivernale procède à l'enlèvement des contaminants dans :

- a) les zones de priorité 1;
- b) les zones de priorité 2, dans la mesure où sa capacité de maintenir les zones de priorité 1 opérationnelles n'est pas compromise;
- c) les zones de priorité 3, après la fin des conditions de tempête hivernale.

(2) S'il ne procède pas à l'enlèvement des contaminants d'une zone de priorité conformément à son plan d'entretien hivernal de l'aéroport, l'exploitant de l'aéroport consigne ce fait et les circonstances qui s'y rapportent dans un dossier.

(3) Il conserve le dossier pendant deux ans après la date à laquelle il devait procéder à l'enlèvement des contaminants.

Accumulation de neige sur le seuil des pistes ou près de celui-ci

302.413 L'exploitant d'un aéroport empêche la neige accumulée sur le seuil des pistes, ou près de celui-ci, de nuire à l'utilisation des avions en l'enlevant et en l'entassant d'une manière qui respecte ou dépasse les spécifications prévues à l'article 322.413 des *Normes d'aéroports — entretien hivernal des aéroports*.

Accumulation de neige près des pistes ou des voies de circulation

302.414 L'exploitant d'un aéroport empêche la neige accumulée près des pistes ou des voies de circulation de nuire à l'utilisation des avions en l'enlevant et en l'entassant d'une manière qui respecte ou dépasse les spécifications prévues à l'article 322.414 des *Normes d'aéroports — entretien hivernal des aéroports*.

Produits chimiques de déglçage et sable

302.415 (1) L'exploitant d'un aéroport ne doit utiliser sur les aires de mouvement :

- a) que les produits chimiques de déglçage précisés au paragraphe 322.415(1) des *Normes d'aéroports — entretien hivernal des aéroports*;
- b) que du sable conforme aux exigences précisées au paragraphe 322.415(2) des *Normes d'aéroports — entretien hivernal des aéroports*.

(2) The operator of the airport shall remove sand from movement areas, with the exception of gravel runways, as soon as

- (a)** the sand is no longer required to provide more friction for aircraft and service vehicles; and
- (b)** there are no higher operational priorities.

Friction Measurement

302.416 (1) The operator of an airport shall

- (a)** carry out the measurements for the purposes of determining CRFIs in accordance with section 322.416 of the *Airport Standards – Airport Winter Maintenance*;
- (b)** provide the CRFIs to the ground station in accordance with subsection 322.411(2) of those standards; and
- (c)** maintain the accuracy of the equipment referred to in section 322.416 of those standards in accordance with that section.

(2) Subsection (1) does not apply if

- (a)** the airport does not receive any aeroplanes operated in an air transport service under Subpart 5 of Part VII; or
- (b)** the airport runways are gravel and the airport does not receive turbo-jet-powered aeroplanes operated in an air transport service under Subpart 5 of Part VII.

Movement Area Inspections and Reports

302.417 (1) The operator of an airport shall

- (a)** inspect movement areas and prepare AMSCRs in accordance with section 322.417 of the *Airport Standards – Airport Winter Maintenance*;
- (b)** include a CRFI in each AMSCR if section 302.416 applies to the operator;
- (c)** forward AMSCRs to the air navigation services provider in a manner that will permit its prompt dissemination to aircraft operators;
- (d)** provide the aeronautical information publications provider with information about the availability of CRFIs and AMSCRs for publication in the *Canada Flight Supplement*; and

(2) Il enlève le sable des aires de mouvement, sauf des pistes en gravier :

- a)** d'une part, dès que le sable n'est plus nécessaire pour offrir plus de frottement aux aéronefs ou aux véhicules de service;
- b)** d'autre part, dès qu'il n'y a plus d'autres priorités opérationnelles plus importantes.

Mesures de frottement

302.416 (1) L'exploitant d'un aéroport :

- a)** effectue les mesures pour les fins de déterminer les CRFI conformément à l'article 322.416 des *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*;
- b)** fournit les CRFI à la station au sol conformément au paragraphe 322.411(2) de ces normes;
- c)** assure la précision du matériel visé à l'article 322.416 de ces normes conformément à cet article.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les cas suivants :

- a)** l'aéroport n'accueille pas d'avions utilisés dans le cadre d'un service de transport aérien en application de la sous-partie 5 de la partie VII;
- b)** les pistes de l'aéroport sont en gravier et l'aéroport n'accueille pas d'avions à turboréacteurs utilisés dans le cadre d'un service de transport aérien en application de la sous-partie 5 de la partie VII.

Inspections et comptes rendus relatifs aux aires de mouvement

302.417 (1) L'exploitant d'un aéroport :

- a)** inspecte les aires de mouvement et prépare les AMSCR conformément à l'article 322.417 des *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*;
- b)** inscrit un CRFI dans chaque AMSCR, si l'article 302.416 s'applique à l'exploitant;
- c)** transmet les AMSCR au fournisseur de services de la navigation aérienne afin d'en permettre la diffusion rapide aux utilisateurs d'aéronef;
- d)** communique au fournisseur de publications d'information aéronautique, pour publication dans le *Supplément de vol-Canada*, des renseignements concernant la disponibilité des CRFI et des AMSCR;

(e) include information in the airport operations manual about the availability of CRFIs and AMSCRs.

(2) Despite paragraph (1)(b), the operator of the airport shall not include friction readings in an AMSCR if those friction readings are obtained from a runway surface using a decelerometer and if

(a) the runway surface is wet but there is no contaminant;

(b) on the runway surface there is a layer of slush but no other contaminant;

(c) on the runway surface there is wet snow that, when stepped on or driven on, splatters, turns to slush or results in the presence of visible water; or

(d) on the runway surface there is dry snow or wet snow that exceeds 2.5 cm (one inch) in depth.

Training

302.418 (1) The operator of an airport shall not assign duties in respect of its airport winter maintenance plan to a person unless that person has received training from the operator on those duties and on the matters set out in section 322.418 of the *Airport Standards – Airport Winter Maintenance*.

(2) The operator of the airport shall not assign supervisory duties in respect of its airport winter maintenance plan to a person unless that person has received training on those duties and on the content of the plan.

(3) Each year, before the start of winter maintenance operations, the operator of the airport shall provide persons who will be assigned duties in respect of its airport winter maintenance plan with training on any amendments that have been made to the plan since the previous winter.

(4) Training provided under this section shall be competency-based with an emphasis on performance, and shall include written or practical examinations.

Training Records

302.419 The operator of an airport shall keep a training record for each person who receives any training under section 302.418, and shall keep the record for five years after the day on which the latest training was received.

[302.420 to 302.499 reserved]

(e) inscrit dans le manuel d'exploitation d'aéroport des renseignements concernant la disponibilité des CRFI et des AMSCR.

(2) Malgré l'alinéa (1)b), il est interdit à l'exploitant de l'aéroport d'inscrire dans un AMSCR des mesures de frottement prises sur la surface d'une piste à l'aide d'un décéléromètre si, selon le cas :

a) la surface de la piste est mouillée et est exempte de contaminants;

b) elle est couverte d'une couche de neige fondante et est exempte de tout autre contaminant;

c) elle est couverte de neige mouillée qui, lorsqu'une personne y marche ou qu'un véhicule y circule, crée des éclaboussures, se transforme en neige fondante ou laisse place à de l'eau visible;

d) elle est couverte de neige sèche ou de neige mouillée dont l'accumulation est de plus de 2,5 cm (1 po).

Formation

302.418 (1) Il est interdit à l'exploitant d'un aéroport d'assigner des fonctions relatives à son plan d'entretien hivernal de l'aéroport à une personne qui n'a pas reçu la formation qu'il offre à cet effet ainsi que les sujets prévus à l'article 322.418 des *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*.

(2) Il est interdit à l'exploitant de l'aéroport d'assigner des fonctions de surveillance relatives à son plan d'entretien hivernal de l'aéroport à une personne qui n'a pas reçu la formation qu'il offre à cet effet ainsi que sur le contenu du plan.

(3) Chaque année, avant le début des opérations d'entretien hivernal, l'exploitant de l'aéroport fournit aux personnes qui seront affectées à des fonctions relatives à son plan d'entretien hivernal de l'aéroport une formation portant sur toute modification apportée au plan depuis l'hiver précédent.

(4) La formation fournie en application du présent article est axée sur les compétences, l'accent étant mis sur le rendement, et comprend des examens écrits ou pratiques.

Dossiers de formation

302.419 L'exploitant d'un aéroport tient un dossier de formation pour chaque personne qui reçoit de la formation en application de l'article 302.418 et le conserve pendant cinq ans après la date à laquelle la dernière formation a été reçue.

[302.420 à 302.499 réservés]

Coming into Force

4 These Regulations come into force on the first anniversary of the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Between 2010 and 2015, 211 events at 76 Canadian airports could be attributable to poor winter maintenance.¹ Several aircraft were damaged due to poor snow or ice removal, poor communication with airport winter maintenance vehicles, or poor communication of the runway conditions at airports, such as outdated information or a complete lack of information. The lack of regulatory requirements and the inconsistent airport winter maintenance methods resulted in confusion to everyone involved in assessing and reporting runway surface conditions. This has led to flight crews having to familiarize themselves with each airport's method for winter maintenance, rather than being able to rely on a single, uniform approach to airport winter maintenance that is applicable at every Canadian airport.

Regulations are needed to standardize winter maintenance operations at airports so that there is a minimum safety standard for all airports, and to ensure reliable and timely information is available to air operators and flight crews when making take-off and landing decisions at airports during the winter months.

Background

Until the 1990s, airports in Canada were owned, operated or subsidized by the federal government through Transport Canada. In 1992, Transport Canada began transferring control of Canadian airports to local airport authorities. While Transport Canada is no longer responsible for the operation of these airports, the Department continues to provide safety and security oversight through aviation regulation and airport certification.

Since the devolution of airport ownership to non-government entities, there have been minimal regulatory

¹ No injuries or fatalities were reported in relation to the 211 events.

Entrée en vigueur

4 Le présent règlement entre en vigueur au premier anniversaire de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Entre 2010 et 2015, 211 événements qui se sont produits dans 76 aéroports canadiens pourraient être attribuables à un entretien hivernal inadéquat¹. Plusieurs aéronefs ont été endommagés en raison d'un déneigement ou d'un déglacage inadéquats, d'un manque de communication avec les conducteurs des véhicules d'entretien hivernal des aéroports, ou en raison de l'état des pistes, des renseignements périmés ou de l'absence d'information. L'absence d'exigences réglementaires et le manque de cohérence dans les méthodes d'entretien hivernal des aéroports ont provoqué la confusion parmi toutes les personnes responsables de l'évaluation et du compte rendu de l'état de la surface des pistes. Par conséquent, les équipages de conduite doivent eux-mêmes se familiariser avec les méthodes d'entretien hivernal de chaque aéroport au lieu de pouvoir se fier à une approche unique et constante qui s'appliquerait à chaque aéroport canadien.

Il est nécessaire d'adopter un règlement qui permette de normaliser les activités d'entretien hivernal aux aéroports en hiver afin d'assurer des normes de sécurité minimales dans tous les aéroports et de veiller à ce que les exploitants aériens et les équipages de conduite disposent de renseignements fiables et à jour pour favoriser la prise de décisions lors de l'atterrissage et du décollage en hiver.

Contexte

Jusque dans les années 1990, les aéroports du Canada étaient la propriété du gouvernement fédéral qui les exploitait ou les subventionnait par l'intermédiaire de Transports Canada. En 1992, Transports Canada a entrepris de transférer le contrôle des aéroports canadiens à des autorités aéroportuaires locales. Bien qu'il ne soit plus responsable de l'exploitation de ces aéroports, le Ministère continue à en surveiller la sécurité et la sûreté au moyen de la réglementation aéronautique et de la certification des aéroports.

Depuis le transfert de propriété des aéroports à des entités non gouvernementales, les travaux d'entretien hivernal

¹ Aucune blessure ni aucun décès n'ont été signalés à la suite de ces 211 événements.

requirements for airport winter maintenance operations in the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) and in the *Aerodromes Standards and Recommended Practices*.² Industry has increasingly relied on guidance material provided in Transport Canada's Advisory Circular (AC), *Airport Winter Maintenance and Planning*³ (Winter Maintenance AC), to guide their winter maintenance operations. However, guidance material is not enforceable and may lead to inconsistent application due to their voluntary nature.

Winter maintenance procedures are tasks performed at airports during the winter season to maintain aviation safety in areas impacted by winter weather. These tasks include, but are not limited to, the removal of contaminants (e.g. ice and snow) from runways and providing runway friction measurements⁴ to air carriers operating at a particular airport.

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) identified the risk of collisions from runway incursions on their Watchlist in 2018. The TSB has stated that timely and accurate runway surface condition information is required, as pilots must calculate the distance required to perform a safe landing as snow, rain, or ice can affect the landing distance, which could increase the risk of approach and landing accidents. Also, the TSB has stated that there is an ongoing risk of aircraft colliding with other aircraft or vehicles on the ground at Canadian airports, which includes airport winter maintenance vehicles.

Objectives

The objectives of the *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III — Airport Winter Maintenance)* [the amendments] and the updates to the associated standards are (1) to standardize winter maintenance operations at airports so that there is a minimum safety standard for all airports, and (2) to ensure reliable and timely information is available to air operators and flight crews when making take-off and landing decisions at airports during the winter months.

² *Aerodromes Standards and Recommended Practices* (TP 312) 5th Edition (revised 07/2015), retrieved April 2018.

³ *Advisory Circular (AC) No. 302-013, Airport Winter Maintenance and Planning*, retrieved April 2018.

⁴ Friction measurements are measures taken on a frozen or contaminated runway using the Canadian Runway Friction Index (CRFI). The CRFI is the average of friction measurements taken on runway surfaces with freezing or frozen contaminants present, using a mechanical or electronic decelerometer.

dans les aéroports n'ont été assujettis qu'à des exigences réglementaires minimales prescrites dans le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et dans les *Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes*². L'industrie s'est fiée de plus en plus aux directives fournies par Transports Canada dans la circulaire d'information (CI) intitulée *Planification et maintenance aux aéroports en hiver*³ (CI sur l'entretien hivernal) pour organiser les travaux d'entretien hivernal. Toutefois, le document d'orientation n'a pas force de loi et il peut en résulter une application non uniforme en raison de sa nature volontaire.

L'expression « procédures d'entretien hivernal » désigne les travaux effectués dans les aéroports pendant l'hiver pour assurer la sécurité aérienne dans les régions touchées par les conditions hivernales. Ces travaux comprennent, entre autres, l'enlèvement des contaminants (comme la glace et la neige) des pistes et la communication des coefficients de frottement sur piste⁴ aux transporteurs aériens exerçant leurs activités à un aéroport donné.

La Liste de surveillance de 2018 du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) fait état du risque de collisions dues aux incursions sur piste. Le BST a indiqué qu'il est essentiel d'avoir des renseignements précis et à jour sur l'état de la surface des pistes puisque les pilotes doivent calculer la distance pour atterrir en toute sécurité, d'autant plus que la neige, la pluie et la glace ont une incidence sur la distance d'atterrissage et pourraient accroître les risques d'accident à l'approche et à l'atterrissage. Le BST a également indiqué que, dans les aéroports canadiens, il y a un risque permanent que des aéronefs entrent en collision avec d'autres aéronefs ou véhicules au sol, notamment des véhicules d'entretien hivernal des aéroports.

Objectifs

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I et III — entretien hivernal des aéroports)* [les modifications] et les mises à jour des normes s'y rattachant ont pour but : (1) de normaliser les activités d'entretien hivernal aux aéroports afin d'assurer des normes de sécurité minimales dans tous les aéroports; (2) de veiller à ce que les exploitants aériens et les équipages de conduite disposent de renseignements fiables et à jour pour favoriser la prise de décisions lors de l'atterrissage et du décollage en hiver.

² *Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes* (TP 312), 5^e édition (révisé en juillet 2015), consulté en avril 2018.

³ *Circulaire d'information (CI) n° 302-013, Planification et maintenance aux aéroports en hiver*, consulté en avril 2018.

⁴ Les mesures de frottement désignent les mesures prises sur la surface des pistes sur lesquelles se trouvent des contaminants ou de la glace au moyen du coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI). Le CRFI représente la moyenne de ces mesures prises à l'aide d'un décéléromètre mécanique ou électronique.

Description

The amendments will impact 212 airports in Canada. They impose new winter maintenance requirements on all airport operations (airports servicing Subparts 703 [Air Taxi Operations], 704 [Commuter Operations] and 705 [Airline Operations] air operators). In addition to the baseline requirements, airports servicing Subparts 705 and 704 air operators will need to meet additional requirements due to the different take-off and landing needs of larger Subpart 705 and 704 aircraft. These new requirements will ensure a consistent approach to winter maintenance across all airports, regardless of the type of aircraft that use these facilities.

The amendments will establish requirements in the following areas:

- *Winter maintenance planning.* The amendments will require that airport operators, in consultation with air operators, develop a plan for how winter maintenance operations will be conducted. The plan will include specific information related to priority areas, safety procedures, and the coordination of the activities among the airport staff involved in winter maintenance operations.
- *Ice control chemicals and sand.* The amendments will require that airport operators use ice control chemicals specifically for use around aircraft, as specified in Transport Canada's *Airport Standards – Airport Winter Maintenance*, which are incorporated by reference into the amendments. The amendments will require the use of sand that meets specific requirements, and mandate the removal of the sand when it is no longer required, as specified in the *Airport Standards – Airport Winter Maintenance*.
- *Friction measurement.* The amendments will require the use of a decelerometer for friction measurement readings and procedures for determining the Canadian runway friction index (CRFI), which allows pilots to determine if they can safely take-off and land on a contaminated runway.⁵ If airport operators are not currently equipped, these requirements will require the purchase of a decelerometer and the training of airport personnel to take the measurements. These specific requirements will be linked to airport operations servicing Subpart 705 air operators.
- *Maximum snow accumulation slope (%) on or adjacent to threshold areas and adjacent to runways and taxiways.* To prevent damage to aircraft while they are

⁵ A runway is contaminated when a significant portion of the runway surface area (whether in isolated areas or not) within the length and width being used is covered by one or more of the following substances: compacted snow, dry snow, frost, ice, slush, standing water, wet ice or wet snow.

Description

Les modifications toucheront 212 aéroports au Canada. Elles imposent de nouvelles exigences visant l'entretien hivernal pour toutes les activités de l'aéroport (aux aéroports fréquentés par les exploitants aériens régis par les sous-parties 703 [Exploitation d'un taxi aérien], 704 [Exploitation d'un service aérien de navette] et 705 [Exploitation d'une entreprise de transport aérien]). En plus des exigences de base, les aéroports fréquentés par les exploitants aériens régis par les sous-parties 705 et 704 devront satisfaire à d'autres exigences pour répondre aux besoins des aéronefs plus gros exploités sous le régime de ces sous-parties lors de l'atterrissage et du décollage. Ces nouvelles exigences assureront une approche uniforme de l'entretien hivernal à tous les aéroports, peu importe le type d'aéronef qui utilise ces installations.

Les modifications établiront des exigences relatives aux éléments suivants :

- *Planification de l'entretien hivernal.* Les modifications exigeront des exploitants des aéroports qu'ils élaborent, en consultation avec les exploitants aériens, un plan définissant comment les travaux d'entretien hivernal devront se dérouler. Le plan comprendra des renseignements précis sur les zones de priorité, les procédures de sécurité et la coordination des activités du personnel de l'aéroport chargé des travaux d'entretien hivernal.
- *Produits chimiques de déglacage et sable.* Les modifications exigeront des exploitants des aéroports qu'ils utilisent des produits chimiques de déglacage conçus spécialement pour être appliqués autour des aéronefs, conformément aux *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*, qui sont incorporées par renvoi aux modifications. L'utilisation d'un sable qui satisfait à des exigences particulières sera aussi exigée ainsi que des procédures pour enlever le sable lorsque ce dernier n'est plus nécessaire, également précisées dans les *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*.
- *Mesure de frottement.* L'utilisation d'un décéléromètre pour l'indication de la mesure de frottement sera exigée par les modifications, de même que l'établissement de procédures pour déterminer le coefficient canadien de frottement sur piste (CRFI), qui permet aux pilotes de déterminer s'ils peuvent décoller d'une piste contaminée, ou y atterrir, en toute sécurité⁵. Les exploitants d'aéroport qui ne sont pas équipés d'un décéléromètre devront, en vertu des nouvelles exigences, en acheter un et former le personnel de l'aéroport pour prendre les mesures. Ces exigences particulières seront liées

⁵ Une piste est contaminée lorsqu'un segment important de la surface de piste (isolée ou non) faisant partie de la longueur et de la largeur utilisées est recouvert de l'une ou l'autre des substances suivantes : neige compactée, neige sèche, givre, glace, neige fondante, eau stagnante, glace ou neige mouillée.

landing, taking off or taxiing, the amendments will not permit snow to accumulate on or adjacent to threshold areas, or adjacent to runways or taxiways in a manner that interferes with the operation of aeroplanes. The details of this requirement will be provided in the *Airport Standards – Airport Winter Maintenance*.

- *Movement area inspections and reports.* The amendments will establish conditions that determine when movement area inspections⁶ are required and the minimum frequency for inspections to ensure that the runway condition information provided to pilots is accurate for landing and taking off. The *Airport Standards – Airport Winter Maintenance* will outline the requirement for daily inspections when there is a significant change in the runway surface conditions. They will also outline the requirements for the removal of contaminants from a movement area.
- *Training.* The amendments will require that airport personnel be trained to accomplish their assigned tasks related to winter maintenance operations, such as the reporting of surface conditions and the use of the decelerometer.
- *Training records.* The amendments will require that records of required training be maintained for Transport Canada verification.

Airports that service only Subpart 703 air operators:

- *Compliance flexibility.* The amendments will provide a compliance option to airports that service only Subpart 703 air operators. These airports will be able to choose to comply with the full requirements of the amendments, or an alternative approach in which airport operators must comply with sections 302.406 and 302.407.

⁶ A movement area inspection is the inspection of the manoeuvring area and the aprons. A manoeuvring area is that part of an aerodrome to be used by aircraft for take-off, landing and taxiing excluding aprons. An apron is the area intended to be used for the loading and unloading of passengers and cargo, the refuelling, servicing, maintenance and parking of aircraft and the movement of aircraft, vehicles and people engaged in services necessary for those purposes.

aux activités menées dans les aéroports fréquentés par les exploitants aériens régis par la sous-partie 705.

- *Pente maximale de l'accumulation de neige (%) sur la zone seuil ou près de celle-ci, et près des pistes et des voies de circulation.* Afin d'éviter que les aéronefs ne soient endommagés lors de l'atterrissage, du décollage ou de la circulation au sol, les modifications ne permettront pas que l'exploitant laisse la neige s'accumuler sur le seuil des pistes ou près de celui-ci, ou près des pistes ou des voies de circulation, au point de nuire à l'exploitation des aéronefs. Les *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports* contiendront plus de détails au sujet de ces exigences.
- *Inspections et comptes rendus relatifs aux aires de mouvement.* Les conditions établissant la nécessité d'une inspection⁶ des aires de mouvement seront définies dans les modifications, de même que la fréquence minimale de ces inspections, pour assurer que l'information sur l'état de la surface d'une piste fournie aux pilotes est exacte pour l'atterrissage et le décollage. Les *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports* stipuleront que des inspections quotidiennes doivent être effectuées chaque fois qu'il y a un changement marqué de l'état de la surface de la piste. Elles prévoient aussi les exigences relatives à l'enlèvement des contaminants présents sur les aires de mouvement.
- *Formation.* Il sera exigé que les membres du personnel des aéroports suivent une formation pour être en mesure d'exécuter les tâches qui leur sont assignées dans le cadre des travaux d'entretien hivernal, notamment faire un compte rendu sur l'état de la surface des pistes et utiliser un décéléromètre.
- *Dossiers de formation.* Les modifications exigeront que les dossiers de formation soient tenus à jour afin que Transports Canada puisse les vérifier.

Aéroports que seuls les exploitants aériens régis par la sous-partie 703 fréquentent :

- *Souplesse pour favoriser la conformité.* Les modifications offriront une autre option de conformité pour les aéroports que seuls les exploitants aériens régis par la sous-partie 703 fréquentent. Ces aéroports auront le choix de se conformer à l'intégralité des exigences des modifications ou d'adopter une autre approche par laquelle les exploitants d'aéroports sont tenus de se conformer aux articles 302.406 et 302.407.

⁶ Une inspection des aires de mouvement désigne une inspection des zones de manœuvre des aéronefs et des aires de trafic. L'aire de manœuvre s'entend de la partie d'un aérodrome, à l'exclusion des aires de trafic, devant servir au décollage, à l'atterrissage et à la circulation des aéronefs. Quant à l'aire de trafic, elle désigne la partie destinée à l'embarquement et au débarquement des passagers, au chargement et au déchargement du fret, à l'avitaillement en carburant, à l'entretien courant, à la maintenance et au stationnement des aéronefs ainsi qu'à tout mouvement d'aéronefs, de véhicules et de personnes affectés à de telles opérations.

- Section 302.406 requires the airport operator to consult annually with air operators on the intended level of winter maintenance, determine the level of service that they will offer, provide this information for publication in the *Canada Flight Supplement*, and include information in the airport operations manual about the level of winter maintenance.
- Section 302.407 requires the airport operators to comply with the use of ice control chemicals and sand on movement areas as specified in the *Airport Standards – Airport Winter Maintenance*, and removal of sand from the movement areas with the exception of gravel runways.

Consultation

The amendments were developed by the Transport Canada Working Group on Airport Winter Maintenance and Planning, which was established in November 2000.

Active members of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) who participated in the development of the amendments include industry stakeholders, such as the Canadian Airports Council (CAC), the Air Transport Association of Canada, unions (e.g. the Air Line Pilots Association and the Canadian Union of Public Employees), representatives of other levels of government (e.g. the Federation of Canadian Municipalities and the Ministry of Transportation of Ontario), and representatives of other federal government departments (e.g. the Department of National Defence).

A Notice of Proposed Amendment (NPA) was released to stakeholders in August 2001, and a technical committee meeting was held in September 2001 at which a number of differing views were expressed.

Stakeholders expressed the view that the proposed amendments would be overly prescriptive, namely due to the introduction of requirements pertaining to the height and slope of snowbanks, and the use of decelerometers for friction measurement readings in the context of the CRFI requirements.

Transport Canada took the position that prescribing the height and slope of snowbanks on the sides of runways and taxiways is required for the protection of overhanging wings and engines by providing the critical safety separation from objects such as hardened snowbanks. With respect to the use of a decelerometer, Transport Canada was of the view that such an instrument would ensure consistency of the data collected for the purposes of

- L'article 302.406 stipule que l'exploitant d'aéroport doit consulter chaque année les exploitants aériens sur l'entretien hivernal afin de convenir avec eux du niveau de service requis, puis de communiquer cette information pour qu'elle soit publiée dans le *Supplément de vol-Canada*, et qu'il doit consigner dans le manuel d'exploitation d'aéroport des renseignements concernant le niveau d'entretien hivernal.
- Par ailleurs, l'article 302.407 exige que les exploitants d'aéroports se conforment aux exigences visant l'utilisation des produits chimiques de déglacage et de sable sur les aires de mouvement, telles que précisées dans les *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*, et l'enlèvement du sable présent sur les aires de mouvement, sauf les pistes en gravier.

Consultation

Les modifications ont été élaborées par le groupe de travail de Transports Canada sur la planification et l'entretien aux aéroports en hiver. Ce groupe de travail a été mis sur pied en novembre 2000.

Parmi les membres actifs du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) qui ont participé à l'élaboration des modifications, il y avait des représentants de l'industrie, notamment le Conseil des aéroports du Canada (CAC), l'Association du transport aérien du Canada, des syndicats (par exemple l'Air Line Pilots Association et le Syndicat canadien de la fonction publique), des représentants d'autres ordres de gouvernement (par exemple la Fédération canadienne des municipalités et le ministère des Transports de l'Ontario) et des représentants d'autres ministères du gouvernement fédéral (par exemple le ministère de la Défense nationale).

Un Avis de proposition de modification (APM) a été communiqué aux intervenants en août 2001, puis les membres d'un comité technique se sont réunis en septembre 2001. De nombreux points de vue divergents ont été exprimés au cours de cette réunion.

Les intervenants ont indiqué que les modifications proposées étaient beaucoup trop normatives, notamment en raison de l'introduction d'exigences relatives à la hauteur et à la pente des bancs de neige, et de l'utilisation d'un décéléromètre pour l'indication de la mesure de frottement dans le contexte des exigences concernant le CRFI.

Transports Canada a fait valoir que la prescription d'exigences relatives à la hauteur et à la pente des bancs de neige aux abords des pistes et des voies de circulation était nécessaire pour assurer la protection des ailes latérales et des moteurs en porte-à-faux en fournissant l'espacement sûr requis entre les parties de l'aéronef et les bancs de neige durcie. Concernant l'utilisation d'un décéléromètre, Transports Canada était d'avis que cet instrument

friction measurement readings, and the dissemination of the information pertaining to runway conditions.

The Air Line Pilots Association advocated for a wider application of the CRFI, expressing the view that certain smaller aeroplanes (e.g. those operating under Subpart 703 — Air Taxi Operations) have the same braking systems and reverse thrust capability as larger ones. After considering stakeholder comments, Transport Canada decided to limit the use of CRFI to airports servicing air-line operators.

With respect to the proposal being too prescriptive, it was noted that the standards in place at the time did not permit any build-up of snow beside a runway; therefore, the proposed amendments would be more lenient for airport operators.

Following the NPA consultation, action was taken to establish an internal working group to review definitions as requested by industry. A related 2003 NPA was created to clarify definitions and was fully consulted on at a technical committee meeting in May 2003, and accepted by those in attendance at a meeting in October 2003.

The proposed amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 21, 2009, and Transport Canada received 24 comments. Comments were received from airport operators, provincial governments, air operators, and airport councils. Generally, there was opposition to the proposed amendments, which were viewed as being too prescriptive.

As a large portion of the comments received following the *Canada Gazette*, Part I, publication were in support of the views expressed by CAC, the largest representative of airport operators in Canada, Transport Canada met with officials from CAC to explain the intent of the proposed amendments. To obtain support from stakeholders, the terminology in the amendments and in the *Airport Standards — Airport Winter Maintenance* was modified to ensure clarity and concision. The obligation on the airport operators that service Subpart 703 air operators to use ice control chemicals and sand on movement areas was also clarified and changes to the standards were introduced. Following these changes, both CAC and the Regional Community Airports of Canada indicated to Transport Canada in 2012 that they were satisfied with the proposed amendments.

garantirait l'uniformité des données recueillies pour la mesure de frottement et de la communication de l'information concernant l'état de la surface des pistes.

Les représentants de l'Air Line Pilots Association prônaient une application plus étendue du CRFI, soulignant le fait que certains avions plus petits (par exemple ceux exploités sous le régime de la sous-partie 703 — Exploitation d'un taxi aérien) sont équipés du même système de freinage et ont la même capacité d'inversion de poussée que les avions plus gros. Après un examen des commentaires reçus des intervenants, Transports Canada a décidé de limiter l'utilisation des CRFI aux aéroports fréquentés par les exploitants de ligne aérienne.

Quant à l'opinion selon laquelle le projet de règlement serait trop normatif, il a été rappelé que les normes en vigueur à ce moment-là ne permettaient aucune accumulation de neige aux abords des pistes et donc que les modifications seraient moins strictes pour les exploitants des aéroports.

Après la période de consultation sur l'APM, des mesures ont été prises pour établir un groupe de travail interne chargé d'examiner les définitions à la demande de l'industrie. Un APM connexe a été élaboré en 2003 pour préciser les définitions et a fait l'objet de consultations complètes lors d'une réunion du comité technique qui a eu lieu en mai 2003. L'APM a été accepté par ceux qui étaient présents lors d'une réunion tenue en octobre 2003.

Les modifications proposées ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 21 mars 2009. Transports Canada a reçu 24 commentaires provenant d'exploitants d'aéroports, de gouvernements provinciaux, d'exploitants aériens et de conseils des aéroports. La plupart s'opposaient aux modifications proposées, qui étaient perçues comme étant trop normatives.

Transports Canada a rencontré les représentants du CAC pour leur expliquer l'intention qui guide les modifications proposées, car un grand nombre de commentaires reçus après la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* appuyaient le point de vue exprimé par le CAC, qui représente le plus grand nombre d'exploitants d'aéroports au Canada. Afin de gagner l'appui des intervenants, la terminologie employée dans les modifications et dans les *Normes d'aéroports — entretien hivernal des aéroports* a été révisée pour en améliorer la clarté et la concision. L'obligation pour les exploitants des aéroports fréquentés par des exploitants aériens régis par la sous-partie 703 d'utiliser des produits chimiques de déglacage et du sable sur les aires de mouvement a aussi été précisée et des modifications ont été apportées aux normes. À la suite de ces changements, le CAC et la Regional Community Airports of Canada (RCAC) ont indiqué à Transports Canada en 2012 être satisfaits des modifications proposées.

Given the length of time that elapsed since the 2009 pre-publication period, a second prepublication was warranted. The proposed amendments were therefore pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 28, 2016, followed by a 30-day comment period.

Fourteen comments were received from three provincial governments, three airports, one airport authority, two technical experts, and five associations.

The main themes raised in the comments regarded the following:

- the CRFI;
- the burden on the smaller northern airports;
- the inability to meet the snow profile requirements;
- harmonization with the International Civil Aviation Organization (ICAO); and
- clarification of the terminology.

Overall, the comments received supported the proposed amendments; however, Transport Canada received two dissenting comments regarding the CRFI.

CRFI

Both the National Airlines Council of Canada (NACC) and the Greater Toronto Airport Authority (GTAA) dissented to the use of the CRFI in the assessment and reporting on runway surface conditions. For NACC, relying on the CRFI will result in greater inconsistency between runway condition reporting methods and procedures as airport operators already rely on the industry best practices when assessing runway surface conditions.

GTAA opposed the use of the CRFI as the primary tool in the assessment and reporting on runway surface conditions on the basis that efforts worldwide are currently tending toward a globally harmonized format for the assessment and reporting of runway condition characteristics that is not solely based on runway friction measurement.

The CRFI is a Canadian method that correlates the friction characteristics of the runway to the generic braking characteristics of aircraft. The CRFI is not a new tool; it was established more than 20 years ago by Transport Canada as an “advisory” tool to be used by airport operators to provide flight crew members with information on runway friction upon landing or taking off, thereby increasing aviation safety. It is a component of the Aircraft Movement Surface Condition Report (AMSCR) which details the

Compte tenu du temps écoulé depuis la période de publication préalable de 2009, une nouvelle période de publication préalable était nécessaire. Les modifications ont donc été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 28 mai 2016, ce qui a été suivi d’une période de commentaires de 30 jours.

Transports Canada a reçu 14 commentaires provenant de trois gouvernements provinciaux, de trois aéroports, d’une autorité aéroportuaire, de deux experts techniques et de cinq associations.

Les commentaires s’articulaient autour des grands thèmes suivants :

- le CRFI;
- le fardeau imposé aux petits aéroports situés dans le Nord;
- l’incapacité à satisfaire aux exigences concernant le profil de la neige;
- l’harmonisation avec l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI);
- la précision de la terminologie.

Dans l’ensemble, les commentaires reçus appuyaient les modifications proposées; cependant, Transports Canada a reçu deux commentaires dissidents concernant le CRFI.

CRFI

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA) et l’autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) ont exprimé leur désaccord avec l’utilisation du CRFI pour l’évaluation et le compte rendu de l’état de la surface des pistes. Pour le CNLA, le fait de se fier au CRFI entraînera une plus grande incohérence entre les méthodes et les procédures de compte rendu de l’état de la surface des pistes, puisque les exploitants d’aéroports se fient déjà aux pratiques exemplaires de l’industrie pour l’évaluation de l’état de la surface des pistes.

Pour sa part, la GTAA s’est opposée à l’utilisation du CRFI comme outil principal d’évaluation et de compte rendu de l’état de la surface des pistes, faisant valoir que les initiatives à l’échelle mondiale tendent présentement vers une harmonisation de l’évaluation et du compte rendu des caractéristiques de l’état des pistes qui ne repose pas seulement sur la mesure de frottement.

Le CRFI relève d’une méthode canadienne qui établit une corrélation entre les caractéristiques de frottement de la piste et les caractéristiques générales de freinage de l’aéronef. Cet outil n’est pas récent; il a été établi il y a plus de 20 ans par Transports Canada en tant qu’instrument consultatif pouvant être utilisé par les exploitants d’aéroports pour fournir de l’information aux membres de l’équipage de conduite sur le frottement de la piste à l’atterrissage ou au décollage, dans l’optique d’améliorer la

surface conditions of all movement areas at an airport, including runways and taxiways.

Transport Canada is of the view that the CRFI remains an important tool to assist flight crew members in their decision-making process during landing, as not all aircraft manufacturers provide landing performance based on the Runway Condition Code.

The amendments will make the use of the CRFI, a Canada-specific method, mandatory for all airports that provide air transport service under Subpart 705 of the CARs.

Additionally, with respect to the GTAA's concern regarding the globally harmonized format for the assessment and reporting of runway condition characteristics, Transport Canada's response is that the proposed revisions to the Snow Warning to Airmen (SNOWTAM) format (Amendment 39 to Annex 15 of the Chicago Convention) contains a field for reporting friction measurements. The measurements will only be reported for those States that have an established program of runway friction measurement using state-approved friction measuring equipment.

Impact of requirements on northern airports

Both the provinces of Manitoba and Ontario stated that the requirements of the proposed amendments are considered onerous and require flexibility for northern airport operations.

The province of Manitoba, which operates 22 certified aerodromes in remote, northern Manitoba, commented on the fact that northern airports have minimal heavy equipment that would facilitate moving snow farther back, and that several areas are not equipped with snowblowers. The purchase of heavy equipment capable of moving the snow could cost up to \$400,000 per airport. In order to comply with the proposed amendments, extra staff would need to be hired to remove the snow. The Government of Manitoba stated that the cumulative cost to the province could be approximately \$9 million.

In response to Manitoba's comments, Transport Canada is of the opinion that remote airports are expected to have winter equipment, such as snowblowers. The objective of the amendments is to define the displacement of the snow from the proximity of operational areas in such a manner that it will not create a hazard to aircraft operations.

sécurité aérienne. C'est un élément du compte rendu de l'état de la surface pour les mouvements d'aéronefs (AMSCR) qui décrit en détail l'état de la surface des aires de mouvement à un aéroport, y compris les pistes et les voies de circulation.

Transports Canada est d'avis que le CRFI demeure un outil important pour aider les membres de l'équipage de conduite dans le cadre de leur processus de prise de décisions en cours d'atterrissage, puisque ce ne sont pas tous les constructeurs d'aéronefs qui fournissent les données sur le rendement à l'atterrissage en fonction du code d'état de piste.

Ces modifications rendront l'utilisation du CRFI, une méthode propre au Canada, obligatoire pour tous les aéroports qui assurent des services de transport aérien sous le régime de la sous-partie 705 du RAC.

De plus, concernant la préoccupation de la GTAA quant à l'harmonisation de l'évaluation et du compte rendu des caractéristiques de l'état de la surface des pistes, Transports Canada répond que les révisions proposées au format du SNOWTAM (avis aux aviateurs sur les conditions hivernales) [modification 39 à l'annexe 15 de la Convention de Chicago] comportent un champ pour rendre compte des mesures de frottement. Les mesures ne seront signalées que pour les États qui disposent d'un programme établi de mesure de frottement de piste au moyen d'appareils de mesure approuvés par l'État.

Implications des exigences pour les aéroports situés dans le Nord

Le Manitoba et l'Ontario ont fait valoir que les exigences prévues par les modifications proposées sont jugées onéreuses et qu'elles requièrent un assouplissement pour les activités des aéroports situés dans le Nord.

Le Manitoba, qui exploite 22 aérodromes certifiés dans les régions éloignées du nord de la province, a exprimé un commentaire sur le fait que les aéroports établis dans le Nord ont peu d'équipement lourd qui faciliterait le déplacement de la neige plus loin aux abords des pistes, et que plusieurs endroits n'ont même pas de souffleuse à neige. L'achat d'équipement lourd pour déplacer la neige pourrait coûter jusqu'à 400 000 \$ par aéroport. Pour se conformer aux modifications proposées, l'aéroport aura besoin d'engager du personnel supplémentaire pour le déneigement. Le gouvernement du Manitoba a indiqué que le montant cumulatif des coûts pour la province s'élèverait à environ 9 millions de dollars.

En réponse au commentaire du Manitoba, Transports Canada est d'avis que les aéroports éloignés devraient déjà être équipés pour faire face à l'hiver, notamment de souffleuses. Les modifications ont pour but de définir le déplacement de la neige hors des zones opérationnelles, de sorte qu'elle ne pose aucun danger pour les opérations aériennes.

The Ontario Ministry of Transportation's Remote Northern Transportation Office, which manages and operates 28 certified aerodromes in Ontario, commented that the regulations should consider the challenges associated with remote northern airport operations, and the ability to comply is considered onerous.

Transport Canada took into consideration the burden on northern airports raised by the provincial governments of Ontario and Manitoba. These amendments provide a balanced approach to the safety of aircraft operations and considerations related to airport winter maintenance. The amendments are designed to mandate the provision of specific elements based on the type of activity serviced by the airport. As such, they provide a compliance option to airports that service only Subpart 703 air operators. These airports will be required to comply with less onerous requirements pursuant to sections 302.406 and 302.407 or they can choose to comply with the complete set of requirements pursuant to sections 302.410 to 302.419, which are required for airports that service Subparts 705 and 704 air operators. The option to follow a less onerous set of requirements for airports that service Subpart 703 air operators is appropriate because these airports service smaller aircraft and the requirements for taking off and landing are different (e.g. a shorter runway is required, the aircraft weighs less).

This is a tailored approach to implementation based on the overall activity and avoids having a mandated "one-size-fits-all" approach.

Prescriptive requirements and impacts on service

The Ministry of Highways and Infrastructure (MHI) in Saskatchewan, which owns and operates six certified aerodromes, expressed the concern that the amendments are very prescriptive and they will result in a lower level of service at a number of airports.

Transport Canada acknowledges that some elements of the amendments, for example, as it relates to the height and slope of snowbanks, and the CRFI requirements are prescriptive. However, these requirements for the height and slope of snowbanks on the sides of runways and taxiways are required for the protection of overhanging wings and engines in order to provide the critical safety separation from objects such as hardened snowbanks, and to ensure the safety of aircraft operations. Transport Canada is of the opinion that the snow profile for areas adjacent to the sides of the runways and taxiways provides an acceptable level of safety and flexibility for airport winter maintenance operations. The increased safety measures related to winter maintenance will contribute to a better and safer level of service at Canadian airports.

Le Bureau des transports dans les régions éloignées du Nord du ministère des Transports de l'Ontario, qui gère et exploite 28 aérodromes certifiés dans la province, a suggéré que le règlement devrait tenir compte des défis associés à l'exploitation des aéroports dans le Nord et des dépenses qu'entraîne l'obligation de s'y conformer.

Transports Canada a pris en compte le commentaire des gouvernements provinciaux de l'Ontario et du Manitoba concernant le fardeau imposé aux aéroports situés dans le Nord. Les modifications proposent une approche équilibrée entre la sécurité des opérations aériennes et les considérations liées à l'entretien hivernal des aéroports. Elles visent à rendre obligatoires des éléments précis selon le type d'activité offert par l'aéroport. Ainsi, les modifications offrent une autre option de conformité pour les aéroports que seuls les exploitants aériens régis par la sous-partie 703 fréquentent. Ces aéroports seront tenus de se conformer à des exigences moins onéreuses prévues par les articles 302.406 et 302.407 ou ils pourront choisir de se conformer à l'intégralité des exigences prévues par les articles 302.410 à 302.419, visant les aéroports fréquentés par les exploitants aériens régis par les sous-parties 705 et 704 du RAC. L'option de se conformer à des exigences moins onéreuses pour les aéroports fréquentés par les exploitants aériens régis par la sous-partie 703 est appropriée parce que ces aéroports sont fréquentés par des plus petits aéronefs qui ont des besoins différents pour l'atterrissage et le décollage (par exemple ils ont besoin d'une piste plus courte puisque l'aéronef est moins lourd).

C'est une approche adaptée pour la mise en œuvre qui repose sur l'activité générale et évite l'adoption d'une approche obligatoire universelle.

Exigences normatives et incidence sur le service

Le ministère des routes et des infrastructures (MHI) de la Saskatchewan, qui possède et exploite six aérodromes certifiés, a exprimé une préoccupation selon laquelle les modifications sont très normatives et entraîneront une diminution du niveau de service dans certains aéroports.

Transports Canada reconnaît que certains éléments des modifications, par exemple en ce qui a trait à la hauteur et à la pente des bancs de neige, de même que les exigences relatives au CRFI, sont normatifs. Toutefois, ces exigences relatives à la hauteur et à la pente des bancs de neige aux abords des pistes et des voies de circulation sont nécessaires pour assurer la protection des ailes latérales et des moteurs en porte-à-faux et pour fournir l'espacement sûr requis par rapport aux objets tels que les bancs de neige durcie, et ainsi assurer la sécurité des opérations aériennes. Transports Canada est d'avis que le profil de la neige pour les zones adjacentes aux abords des pistes et des voies de circulation offre un niveau de sécurité acceptable et suffisamment de souplesse pour les opérations d'entretien hivernal aux aéroports. Les mesures de sécurité accrues relatives à l'entretien hivernal contribueront à assurer un

Sand

MHI in Saskatchewan also commented on the fact that manufactured sand is not available locally at any of the MHI airports. While it may be realistic to transport sand to airports that have road access, MHI commented that it is not feasible to haul sand to remote airports with no road access.

Not all airports will have access to locally manufactured sand. Both natural and manufactured sands are acceptable if they meet the requirements set out in the amendments (i.e. the size of the aggregates/particles). The *Airport Standards – Airport Winter Maintenance* associated with these amendments do not require the use of only “manufactured sand” and specifically recognize “natural sand” as being acceptable. They do, however, prescribe the maximum size of the aggregate, meaning that the natural sand will have to be screened to avoid large pieces that could damage aircraft and affect the safety of operations.

Snow accumulation

Transport Canada received comments opposed to the height of the snow profile beyond the runway and taxiway edge, and to the snow accumulation slope in pre-threshold areas. Manitoba, Ontario and Saskatchewan expressed their inability to meet the snow profile requirements related to the allowable heights of snowbanks on the sides of runways and taxiways, especially at airports where there is limited room for snow storage.

With respect to the inability to meet the proposed safety requirements, the amendments will require the airport operator to develop an airport winter maintenance plan, related to the specific needs of the airport, including a description of the snow clearance arrangements. Therefore, in some cases airports may be required to acquire additional equipment such as dedicated snow blowers to move the snow away from the proximity of the runway. The amendments deal with safety-critical issues that stem from the presence of snow in proximity of the runway. As mentioned above, having the proper equipment is a way to achieve the objective of the amendments where space might be limited for snow storage.

Additionally, Transport Canada is of the opinion that the snow profile for areas adjacent to the sides of the runways and taxiways provides an acceptable level of safety and

niveau de service meilleur et plus sûr dans les aéroports canadiens.

Sable

Le MHI de la Saskatchewan a aussi commenté le fait que le sable transformé n'est pas disponible localement dans aucun des aéroports exploités par le Ministère. Bien qu'il puisse être réaliste de transporter le sable aux aéroports accessibles par voie routière, le MHI considère qu'il n'est pas possible de le transporter vers les aéroports éloignés sans accès routier.

Tous les aéroports n'auront pas nécessairement accès à du sable transformé dans la région. Le sable naturel et le sable transformé sont acceptables, pourvu qu'ils respectent les exigences minimales énoncées dans les modifications (c'est-à-dire la taille des agrégats et des particules). Les *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports* associées à ces modifications n'exigent pas l'utilisation du seul sable transformé et précisent que le sable naturel est acceptable. Toutefois, elles prescrivent la taille maximale des agrégats, ce qui implique que le sable naturel devra être passé au crible pour éliminer les roches qui risqueraient d'endommager les aéronefs et avoir une incidence sur la sécurité des opérations.

Accumulation de neige

Transports Canada a reçu des commentaires en désaccord avec la hauteur du profil de la neige au-delà des bords de piste et de voie de circulation, et la pente de l'accumulation de neige dans les zones avant-seuil. Le Manitoba, l'Ontario et la Saskatchewan ont exprimé leur incapacité à respecter les exigences relatives au profil de la neige en ce qui a trait aux hauteurs permises des bancs de neige aux abords des pistes et des voies de circulation, notamment dans les aéroports qui disposent d'espaces limités pour entreposer la neige.

Concernant l'incapacité à respecter les exigences de sécurité proposées, les modifications exigeront de l'exploitant de l'aéroport qu'il conçoive un plan d'entretien hivernal, relatif aux besoins particuliers de l'aéroport, comprenant une description des dispositions visant le déneigement. Par conséquent, dans certains cas, les aéroports pourraient devoir acheter de l'équipement supplémentaire, comme des souffleuses à neige, pour dégager la neige de l'entourage immédiat des pistes. Les modifications traitent de questions de sécurité importantes relatives à la présence de neige à proximité des pistes. Comme mentionné précédemment, disposer de l'équipement adéquat constitue un moyen de réaliser l'objectif des modifications dans les aéroports où l'espace pourrait être limité pour entreposer la neige.

En outre, Transports Canada est d'avis que le profil de la neige pour les zones adjacentes aux abords des pistes et des voies de circulation offre un niveau de sécurité

flexibility for airport winter maintenance operations. The snow profile is the maximum allowable height of the snow beyond the edges (sides and ends) of the runway. This profile provides an acceptable separation between the aircraft parts (wings, engines, etc.) to avoid aircraft coming into contact with hardened snow or ice, which could result in aircraft damage, or lead to an incident or accident. The CARAC Working Group Report recommended snow profiles and snow accumulation slope limitations that provided an acceptable safety margin to aircraft (overhanging parts) while providing flexibility for airport winter maintenance operations. Transport Canada endorsed this recommendation. The amendments for the runway ends/pre-threshold will provide an acceptable snow profile for arriving and departing flight operations. The snow profiles prescribed by these amendments for areas adjacent to the sides of the runways and taxiways are consistent with the guidance provided in ICAO's *Airport Services Manual*, Part 2. As a result, Transport Canada has determined that no changes are required to the amendments.

Other comments

Transport Canada received a few requests for clarification, as well as requests for changes to definitions to ensure Canada is properly aligned with internationally accepted terminology.

ICAO global reporting format

The CRFI has been retained, as part of the new globally harmonized methodology for runway condition assessment and reporting recently developed by ICAO, given that it provides air operators with science-based advisory information related to surface friction characteristics under specific conditions. More precisely, the proposed revisions to the SNOWTAM format contains a field for reporting friction measurements. The new globally harmonized methodology developed recently by ICAO is called the Global Reporting Format (GRF), and implementation is set for November 2020. Under the new methodology, a Runway Condition Report (RCR) is used for reporting assessed information. This methodology will contribute to the standardization of the requirements related to runway assessments in winter conditions.

The philosophy of the RCR is that the aerodrome operator assesses the runway surface conditions whenever water, snow, slush, ice or frost is present on an operational runway. From this assessment, a runway condition code and a description of the runway surface are reported. That report can then be used by the flight crew for aeroplane performance calculations. The runway condition code

acceptable et suffisamment de souplesse pour les opérations d'entretien hivernal des aéroports. Le profil de la neige représente la hauteur maximale de la neige permise au-delà des bords (côtés et extrémités) de la piste. Ce profil assure un espacement acceptable entre les parties de l'aéronef (ailes, moteurs, etc.) et la neige durcie ou la glace afin d'éviter tout contact qui risquerait d'endommager l'aéronef ou de causer un incident ou un accident. Dans son rapport, le groupe de travail du CCRAC recommandait des limites pour les profils de la neige et les pentes d'accumulation de neige qui offraient une marge de sécurité acceptable pour les aéronefs (parties en porte-à-faux) tout en laissant suffisamment de latitude aux aéroports pour les opérations d'entretien hivernal. Transports Canada a adopté ces recommandations. Les modifications visant les extrémités de piste et les zones avant-seuil prescriront un profil de la neige acceptable pour les atterrissages et les décollages. Les profils de la neige prescrits par ces modifications aux abords des pistes et des voies de circulation correspondent aux lignes directrices énoncées dans la 2^e partie du *Manuel des services d'aéroport* de l'OACI. Par conséquent, Transports Canada a déterminé qu'aucun changement sur ce plan ne doit être apporté aux modifications.

Autres commentaires

Transports Canada a reçu quelques demandes de précisions, ainsi que des demandes de modifications aux définitions pour assurer l'alignement sur la terminologie reconnue et acceptée à l'échelle internationale.

Format de compte rendu mondial de l'OACI

Le CRFI a été retenu, dans le cadre de la nouvelle méthode mondiale harmonisée d'évaluation et de compte rendu de l'état de la surface des pistes mise au point récemment par l'OACI, parce qu'il procure aux exploitants aériens des données scientifiques sur les caractéristiques de frottement dans des conditions bien précises. Plus particulièrement, les révisions proposées au format du SNOWTAM comportent un champ pour rendre compte des mesures de frottement. La nouvelle méthode mondiale harmonisée mise au point récemment par l'OACI porte le nom de format de compte rendu mondial (GRF) sur l'état des pistes et la mise en œuvre est prévue pour novembre 2020. En vertu de cette nouvelle méthode, les exploitants ont recours à un rapport sur l'état de piste (RCR) pour communiquer l'information évaluée. Cette méthode contribuera à la normalisation des exigences relatives à l'évaluation des pistes dans les conditions hivernales.

L'intention sous-jacente du RCR consiste à exiger que l'exploitant de l'aérodrome inspecte l'état de la surface de la piste dès qu'on signale la présence d'eau, de neige, de neige fondante, de glace ou de gel sur une piste en service. Dans le cadre de cette inspection, l'exploitant rend compte de l'état de la piste au moyen d'un code d'état de piste et il décrit également la surface de piste. Le rapport est utilisé

represents the runway condition description as reported by the airport operator. The new methodology comprises some new contaminant definitions to be consistent with the international community, and the forthcoming SNOWTAM format used by NAV CANADA.

In response to the comments received, Transport Canada amended the *Airport Standards – Airport Winter Maintenance* and developed ACs for the dissemination of detailed information in support of the GRF.

Transport Canada considered every comment received after the publication of these amendments in the *Canada Gazette*, Part I, and took the following actions:

Changes to ensure clarity and conciseness:

A. Terminology in the Regulations and in the *Airport Standards – Airport Winter Maintenance* was modified. Ice was not defined, so a new definition of “ice” was introduced in the regulations. Also, the definition of the term “loose snow” was modified to “dry snow,” which means snow freshly fallen, drifting snow or old standing snow that is neither compacted on nor bonded to a surface. The previous definition of “loose snow” did not capture the type of snow that Transport Canada was trying to define.

B. Section 302.412 dealing with the removal of contaminants from priority areas, and section 302.415 specifying ice control chemicals and sand have been amended to ensure clarity and concision as follows:

- The heading before section 302.412 was modified from “Clearance of Priority Areas” to “Removal of Contaminants from Priority Areas.”
- The obligation on the airport operator to “remove the contaminants” from priority areas 1, 2, and 3 has been clarified in subsection 302.412(1). Transport Canada also removed the obligation from the airport operator to keep the priority 1 areas clear at all times under subsection 302.412(1), because it is almost impossible to do so, especially during a storm.
- The words “clear a priority area” under subsection 302.412(2) were modified to “remove contaminants from a priority area” for better clarity.
- Subsection 302.415(2) was divided into paragraphs (a) and (b) to clarify the airport operator’s obligation to remove sand from movement areas, with the exception of gravel runways as soon as (a) the sand is no longer required to provide friction for aircraft and service vehicles, and (b) there are no higher operational priorities.

par l’équipage de conduite pour effectuer les calculs sur les performances des avions. Le code d’état de piste représente la description de l’état de la piste, telle que signalée par l’exploitant de l’aéroport. La nouvelle méthode tient compte de certaines définitions de nouveaux contaminants de manière à assurer la cohérence avec la communauté internationale, de même qu’avec le nouveau format de SNOWTAM qui sera utilisé par NAV CANADA.

En réponse aux commentaires reçus, Transports Canada a modifié les *Normes d’aéroports – entretien hivernal des aéroports* et préparé des CI dans le but de communiquer des renseignements détaillés pour expliquer le GRF.

Transports Canada a tenu compte de chacun des commentaires reçus après la publication des modifications dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et a pris les mesures suivantes :

Changements apportés pour assurer plus de clarté et de concision :

A. La terminologie employée dans le texte du Règlement et dans les *Normes d’aéroports – entretien hivernal des aéroports* a été modifiée. Comme la glace n’avait pas été définie, une nouvelle définition du mot « glace » a été insérée dans le règlement. De plus, l’expression « neige folle » a été remplacée par « neige sèche », qui désigne une neige fraîchement tombée soulevée par le vent ou une neige ancienne immobile qui n’est ni durcie sur une surface ni collée sur celle-ci. L’ancienne définition de « neige folle » ne rendait pas bien le type de neige que Transports Canada tentait de définir.

B. L’article 302.412, qui porte sur l’enlèvement des contaminants des zones de priorité, et l’article 302.415, qui apporte des précisions sur les produits chimiques de déglacage et sur le sable, ont été modifiés pour en améliorer la clarté et la concision de la façon suivante :

- L’intertitre précédant l’article 302.412, « Dégagement des zones de priorité », est devenu « Enlèvement des contaminants des zones de priorité ».
- L’obligation de l’exploitant de l’aéroport quant à « l’enlèvement des contaminants » des zones de priorité 1, 2 et 3 a été précisée au paragraphe 302.412(1). Transports Canada a également enlevé l’obligation pour l’exploitant de l’aéroport de conserver les zones de priorité 1 dégagées en tout temps au paragraphe 302.412(1), parce qu’il est pratiquement impossible de le faire, surtout lors d’une tempête.
- Les segments de phrases « tient les zones de priorité [...] dégagées » ou « dégage les zones de priorité 3 » au paragraphe 302.412(2) ont été remplacés par « procède à l’enlèvement des contaminants dans les zones de priorité » pour plus de clarté.

A new section 302.407 was added to clarify the obligation on the airport operators that service Subpart 703 air operators to use ice control chemicals and sand on movement areas as specified in the *Airport Standards – Airport Winter Maintenance*. The airport operator shall remove sand from movement areas, with the exception of gravel runways, as soon as the sand is no longer required to provide friction for aircraft and service vehicles, and there are no higher operational priorities.

Consultation post-publication in the Canada Gazette, Part I

Stakeholders were informed of Transport Canada's intention to proceed with the amendments at the CARAC plenary in February 2018. No additional comments were received after the 30-day comment period following pre-publication in the *Canada Gazette, Part I*.

Stakeholders were informed that the winter maintenance amendments were proceeding at the Airports Council International - North America Annual Conference and Exhibition in September 2018. The Canadian Airports Council has indicated that they do not have any objection to the amendments and that they are waiting for the amendments to be made. Transport Canada does not believe that there will be further dissenting opinions from stakeholders.

Delay in publication between the Canada Gazette, Part I and Canada Gazette, Part II

It has been nearly three years since the publication of the proposed amendments in the *Canada Gazette, Part I*. After the publication in the *Canada Gazette, Part I*, Transport Canada spent a considerable amount of time reviewing and analyzing the comments received, as the comments were broad and not focussed on one particular provision. Transport Canada also reviewed the ICAO requirements to ensure that they were consistent with the Canadian amendments. As a result of this review, the terminology in the amendments was revised to be consistent with ICAO terminology. The *Airport Standards – Airport Winter Maintenance*, which is incorporated by reference in the amendments, also needed to be updated

- Le paragraphe 302.415(2) a été scindé en deux alinéas, a) et b), afin de préciser l'obligation de l'exploitant de l'aéroport d'enlever le sable des aires de mouvement, sauf des pistes en gravier, dès : a) qu'il n'est plus nécessaire pour fournir de la friction aux aéronefs ou aux véhicules de service; b) qu'il n'y a plus de priorités opérationnelles plus pressantes auxquelles répondre.

L'article 302.407 a été ajouté afin de préciser l'obligation pour les exploitants des aéroports fréquentés par des exploitants aériens régis par la sous-partie 703 d'utiliser des produits chimiques de déglacement et du sable sur les aires de mouvement, comme indiqué dans les *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*. Ils doivent également enlever le sable des aires de mouvement, sauf des pistes en gravier, dès qu'il n'est plus nécessaire pour fournir de la friction aux aéronefs ou aux véhicules de service et qu'il n'y a plus de priorités opérationnelles plus pressantes auxquelles répondre.

Consultation ultérieure à la publication préalable dans la Partie I de la Gazette du Canada

Transports Canada a informé les intervenants de son intention d'adopter les modifications lors de la séance plénière du CCRAC de février 2018. Aucun autre commentaire n'a été reçu après la période de commentaires de 30 jours qui a suivi la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Les intervenants ont été avisés que les modifications concernant l'entretien hivernal allaient être examinées en septembre 2018 dans le cadre de la conférence annuelle et de l'exposition du Conseil international des aéroports (ACI) - Amérique du Nord. L'ACI a indiqué qu'il n'avait aucune objection à soulever concernant les modifications et qu'il attendait leur adoption. Transports Canada ne s'attend pas à d'autres avis dissidents de la part des intervenants.

Délai entre la publication dans la Partie I et celle dans la Partie II de la Gazette du Canada

Il s'est écoulé près de trois ans depuis la publication des modifications proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Après la publication, Transports Canada a passé beaucoup de temps à examiner et à analyser les commentaires reçus étant donné qu'ils touchaient plusieurs aspects et qu'ils n'étaient pas restreints à une disposition donnée. Le Ministère a également examiné les exigences de l'OACI afin de s'assurer que les modifications canadiennes s'inscrivent dans cette orientation. À l'issue de cet examen, Transports Canada a révisé la terminologie des modifications afin qu'elle soit conforme à celle employée par l'OACI. Les *Normes d'aéroports – entretien hivernal des aéroports*, incorporées par renvoi aux modifications,

and finalized so that they will be available when the amendments are published in the *Canada Gazette*, Part II.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to these amendments and is considered an “IN” under the Rule. Of the 212 airports impacted by these amendments, 6 were identified as business-owned airports.⁷ These amendments will increase administrative costs to all airports, as they will be required to maintain records to demonstrate their winter maintenance plans, which will include copying and filing their winter maintenance plans and training records, and will require them to submit these documents to the Minister of Transport should they be requested to do so. However, given that the intent of the “One-for-One” Rule is to quantify incremental administrative costs to businesses, the administrative costs were only quantified for the 6 airports that were identified as business-owned. The annualized administrative costs associated with the amendments are estimated to be \$95 for all 6 business-owned airports. This estimate of administrative costs is based on 15 minutes annually to copy and file the winter maintenance plan and training records at each airport, and 30 minutes annually to submit these records to the Minister of Transport, if requested. The costs of labour to maintain records (copying, distributing, filing, etc.) and to submit the records to the Minister, upon request, are \$25.30/hour and \$46.26/hour, respectively. It is assumed that these activities (i.e. maintaining records and submitting records) occur once per airport each year. The reported values are annualized costs calculated as per the *Red Tape Reduction Regulations*.

Small business lens

These amendments will increase compliance costs for small business, but the total cost associated with the implementation of these amendments is less than \$1 million, and the costs to small businesses are not disproportionately high. Therefore, the small business lens does not apply.

Rationale

The climate of Canada is, and likely will remain for the foreseeable future, such that all aerodromes are exposed to varying amounts of freezing rain and snow. For most of the country, the expected occurrence of these conditions is sufficiently frequent, particularly during winter, that operations in snow and ice are inevitable at the majority of Canadian airports, and in many cases, these conditions

ont également dû être mises à jour afin d’être disponibles au moment de la publication des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique à ces modifications, qui sont considérées comme un ajout selon la règle. Six des 212 aéroports concernés par les modifications appartiennent à des entreprises⁷. Les modifications augmenteront les coûts administratifs pour tous les aéroports puisque des registres documentant leur plan d’entretien hivernal devront être tenus à jour. Il faudra faire des copies et classer le plan d’entretien hivernal ainsi que les dossiers de formation de manière à pouvoir les présenter au ministre des Transports si ce dernier les demande. Toutefois, le but de la règle du « un pour un » est de quantifier l’augmentation des coûts administratifs; cette démarche n’a été entreprise que pour les 6 aéroports qui appartiennent à des entreprises. Les coûts administratifs annuels associés aux modifications seraient de 95 \$ pour ces 6 aéroports. Cette estimation suppose que chaque aéroport consacre 15 minutes par an à copier et à classer le plan d’entretien hivernal et les dossiers de formation, et 30 minutes par an à soumettre ces dossiers au ministre des Transports si ce dernier le demande. Les coûts de la main-d’œuvre pour la tenue des dossiers (copier, distribuer, classer, etc.) et la soumission de ces dossiers au ministre, si ce dernier le demande, s’élèvent à 25,30 \$/heure et à 46,26 \$/heure, respectivement. Il est présumé que ces activités (tenue et soumission des dossiers) ne sont accomplies qu’une fois l’an par aéroport. Les valeurs représentent les coûts annuels calculés conformément à la *Loi sur la réduction de la paperasse*.

Lentille des petites entreprises

Bien que pour les petites entreprises, les modifications entraîneront une augmentation des coûts liés à la conformité, ces coûts ne sont pas démesurément élevés, d’autant plus que le coût total associé à la mise en œuvre des modifications est inférieur à un million de dollars. Par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s’applique pas.

Justification

Le climat canadien n’est pas appelé à changer dans un avenir prévisible, de sorte que tous les aéroports sont exposés à recevoir une quantité variable de pluie verglaçante et de neige. Dans presque toutes les régions du pays, ces conditions sont suffisamment prévisibles et fréquentes, particulièrement durant l’hiver, pour que les opérations aériennes dans la neige et la glace soient

⁷ Business-owned airports fall into four categories of business ownership: sole proprietorship; partnership (owned by two or more people); limited liability company; and corporation (includes both C and S types of corporations which are legal and tax entities independent of the owners and those who manage them).

⁷ Il existe quatre catégories pour les aéroports qui sont la propriété d’entreprises : propriétaire unique; partenariat (deux propriétaires ou plus); société à responsabilité limitée; et société (de type C ou S, qui sont toutes deux des personnes morales indépendantes des propriétaires et des gestionnaires).

can be prolonged and/or have significant impact upon aviation operations.

The amendments will standardize winter maintenance operations, and improve consistency and reliability of the reporting of runway surface information in winter weather. The amendments will lead to safer transportation for those using Canadian airports in winter by increasing the predictability of airport access during this crucial time of the year. The amendments will regulate the types of ice control chemicals and sand that can be used. The wrong chemicals or the improper use of chemicals could have a negative impact on an aircraft and/or the runway. In addition, sand could cause foreign object damage to an aircraft.

The amendments will only be applicable to land airports in Canada. Based on the National Aerodrome Safety Database and analysis conducted by Transport Canada in 2016, the following is a breakdown of the impact these amendments will have on the applicable airports:

- Two hundred and three airports will be minimally impacted by the amendments, as these airports already have existing winter maintenance plans and training programs. However, they will need to review their existing winter maintenance plans and training programs to ensure compliance with the amendments. These airports either already provide friction measurements or will not be required to do so based on the types of aeroplanes serviced by the airport or the type of runway; therefore, they will not be required to purchase a decelerometer.
- Nine airports (Cambridge Bay, Churchill Falls, Kugluktuk, La Ronge, Lourdes-de-Blanc-Sablon, Powell River, Rimouski, Saint-Augustin and Salmon Arm) currently conduct minimal winter maintenance operations. These airports will be required to review and update their current winter maintenance plans. These airports do not currently provide friction measurements and will be required to do so; therefore, they will need to purchase a decelerometer. Transport Canada estimates the cost of a decelerometer to be \$5,000 per airport and estimates that they will have a useful life of longer than 10 years. These airports will be required to do initial training with their employees on the updated winter maintenance plan, including the conduct of friction measurements and any ongoing training that may be required based on future amendments to the plan. Transport Canada estimates that the cost for initial training will be \$5,000 per airport and that any ongoing training due to changes in the winter maintenance plan will become part of the airport's previously established training regime. Overall, Transport Canada estimates that the cumulative cost to these nine airports will be

inévitables dans la grande majorité des aéroports au Canada et, dans bien des cas, pour que ces conditions se prolongent ou aient une incidence considérable sur les opérations aériennes.

Les modifications permettront de normaliser les activités d'entretien hivernal et d'améliorer l'uniformité et la fiabilité des renseignements fournis sur l'état de la surface des pistes en conditions hivernales. La sécurité de ceux qui fréquentent les aéroports canadiens en hiver en sera améliorée puisqu'il y aura une meilleure prévisibilité de l'accès aux aéroports pendant cette période cruciale de l'année. Les modifications régiront les types de produits chimiques de déglacage et de sable qui peuvent être utilisés. L'utilisation de produits chimiques inappropriés ou une application inappropriée de ces produits pourrait avoir des effets négatifs sur l'aéronef ou la piste. Quant au sable, il pourrait être à l'origine de dommages causés à l'aéronef par des corps étrangers.

Les modifications ne viseront que les aéroports terrestres du Canada. Selon la Base de données nationale sur la sécurité des aéroports et l'analyse menée par Transports Canada en 2016, voici une énumération des incidences des modifications sur les aéroports visés :

- L'incidence sera minimale pour 203 aéroports qui se sont déjà dotés de plans d'entretien hivernal et de formation; ils devront toutefois les examiner afin de s'assurer que ces plans sont conformes aux modifications. Soit ces aéroports fournissent déjà les mesures de frottement, soit ils ne seront pas tenus de le faire à cause du type de piste ou du type d'aéronefs qui s'y posent; ils n'auront donc pas besoin d'acheter un décéléromètre.
- Neuf aéroports (Cambridge Bay, Churchill Falls, Kugluktuk, La Ronge, Lourdes-de-Blanc-Sablon, Powell River, Rimouski, Saint-Augustin et Salmon Arm) font présentement un entretien hivernal minimal, mais chacun d'eux devra examiner et mettre à jour son plan d'entretien hivernal actuel. Ces aéroports, qui actuellement ne fournissent pas de mesures de frottement, devront le faire et devront donc acheter un décéléromètre, ce qui représente un coût que Transports Canada estime à 5 000 \$ par aéroport. Selon les estimations, la durée de vie de ces appareils est de plus de 10 ans. Les employés de ces aéroports devront également suivre une formation initiale sur le plan d'entretien hivernal mis à jour et sur les mesures de frottement des pistes, ainsi que toute autre formation continue rendue nécessaire par toute modification du plan à venir. Selon les estimations de Transports Canada, le coût de la formation initiale sera de 5 000 \$ par aéroport; toute formation continue due aux modifications apportées au plan d'entretien hivernal fera partie intégrante du programme de formation déjà établi. Dans l'ensemble, Transports Canada estime que le coût cumulatif pour ces neuf aéroports sera d'environ 90 000 \$ et que ces dépenses seront faites pendant la première année suivant la publication dans la Partie II

approximately \$90,000 and expects these expenses will be carried in the first year after publication in the *Canada Gazette*, Part II, prior to the regulations coming into force date.

In addition, it was confirmed that the airport in Trois-Rivières has an updated winter maintenance plan, a decelerometer, and a training program for its winter maintenance operations; therefore, the cost impact of these Regulations has been adjusted to reflect this information.

- Fifty-one airports do not receive commercial air services, so they will be unaffected by the amendments.
- Forty-one airports will not be required to increase winter maintenance services beyond those they already offer because of the type of air transport service operations taking place at these airports. These airports only service Subpart 703 air operators and are provided the option either to comply with the full set of amendments, or to consult annually with air operators on winter maintenance, determine the level of service that they will offer, and provide this information for publication in the *Canada Flight Supplement*. These airports will have alternative requirements, as the steps to maintain safety in the winter are different due to the weight of the aeroplanes operating at these airports.

Of the total 212 airports impacted by these amendments, Transport Canada estimates that the cumulative compliance cost will be \$90,000 for 9 airports, of which 1 was identified as a business-owned airport, and that the annualized administrative cost will be \$95 for the 6 airports identified as business-owned. There will be no anticipated additional costs to government for the enforcement of these amendments, as Transport Canada will include the surveillance of these amendments in its regular monitoring activities.

Implementation, enforcement and service standards

Transport Canada will publish guidance materials to support the implementation of the amendments, such as the Advisory Circular on Global Reporting Format for Runway Surface Condition Reporting in early 2019. In addition, AC No. 302-013, *Airport Winter Maintenance and Planning*, and AC No. 300-005, *Changes to Runway Surface Condition Reporting*, will be revised and made available to stakeholders.

The amendments will be enforced through the assessment of monetary penalties imposed by designated provisions under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act* that carry a maximum fine of \$3,000 for individuals and \$15,000 for corporations; through the suspension or cancellation of a

de la *Gazette du Canada*, avant l'entrée en vigueur des modifications.

De plus, l'aéroport de Trois-Rivières a confirmé avoir mis à jour son plan d'entretien hivernal et disposer d'un décéléromètre et d'un programme de formation concernant ses opérations d'entretien hivernal; par conséquent, l'incidence financière des modifications a été rajustée pour tenir compte de cette information.

- Cinquante et un aéroports n'offrent pas de services aériens commerciaux et ne seront donc pas concernés par les modifications.
- Quarante et un aéroports n'auront pas à offrir plus de services d'entretien hivernal qu'ils ne le font déjà à cause du type de services de transport aérien qu'ils assurent. Seuls les exploitants aériens régis par la sous-partie 703 du RAC fréquentent ces aéroports. Ces aéroports auront le choix de se conformer à l'intégralité des exigences des modifications ou de consulter chaque année les exploitants aériens sur l'entretien hivernal afin de convenir avec eux du niveau de service requis, puis de communiquer cette information pour qu'elle soit publiée dans le *Supplément de vol-Canada*. Ces aéroports seront tenus de se conformer à des exigences différentes puisque les étapes pour maintenir le niveau de sécurité à ces aéroports en hiver diffèrent en raison du poids des aéronefs qui les fréquentent.

Transports Canada estime que pour les 212 aéroports sur lesquels les modifications auront une incidence, le coût cumulatif de la conformité sera de 90 000 \$ pour 9 aéroports, dont 1 est la propriété d'une entreprise. Le coût administratif annuel sera de 95 \$ pour les 6 aéroports qui sont la propriété d'entreprises. L'application des modifications n'occasionnera aucun coût supplémentaire pour le gouvernement, puisque Transports Canada intégrera la surveillance de la conformité aux modifications à ses activités de surveillance courantes.

Mise en œuvre, application et normes de services

Au début de 2019, Transports Canada publiera des documents d'orientation pour soutenir la mise en œuvre des modifications, notamment une circulaire d'information sur le format de compte rendu mondial pour le compte rendu de l'état de la surface des pistes. De plus, il révisera la CI n° 302-013, *Planification et maintenance aux aéroports en hiver*, et la CI n° 300-005, *Modifications du compte rendu de l'état de la surface de la piste*, avant de les rendre accessibles aux intervenants.

En vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, les infractions aux modifications seront passibles d'une amende (dont le montant maximal est de 3 000 \$ dans le cas des personnes physiques et de 15 000 \$ dans le cas des personnes morales), de la suspension ou de l'annulation

Canadian aviation document (CAD); or, as applicable, by way of summary conviction, pursuant to section 7.3 of the *Aeronautics Act*.⁸

Transport Canada may take one of three courses of administrative action when a contravention has occurred — oral counselling, monetary penalty or suspension of a CAD (depending on the circumstances of the contravention). Oral counselling may be appropriate in cases where a CAD holder commits a minor inadvertent violation and immediate counselling is provided on the necessity for compliance. A monetary penalty may be assessed where there has been a violation of a designated provision. A CAD may be suspended in respect of any contravention of a provision of Part I of the *Aeronautics Act*.

The amendments will come into force on the first anniversary of the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Contact

Chief
Regulatory Affairs (AARBH)
Civil Aviation
Safety and Security Group
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-993-7284 or 1-800-305-2059
Fax: 613-990-1198
Email: carrac@tc.gc.ca
Website: www.tc.gc.ca

d'un document d'aviation canadien (DAC) ou, selon le cas, de poursuite par procédure sommaire, conformément à l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.⁸

Transports Canada peut décider d'appliquer l'une de ces trois mesures administratives en cas d'infraction — conseils verbaux, amende ou suspension d'un DAC (selon les circonstances de l'infraction). Des conseils verbaux pourraient être indiqués lorsqu'un titulaire de DAC commet une infraction mineure par inadvertance; il convient alors de lui prodiguer immédiatement des conseils sur la nécessité de se conformer aux modifications. L'imposition d'une amende est évaluée en cas de violation d'un texte désigné. Le contrevenant pourrait voir son DAC suspendu dans le cas de toute infraction à une disposition de la partie I de la *Loi sur l'aéronautique*.

Les modifications entreront en vigueur au premier anniversaire de la date de publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires (AARBH)
Aviation civile
Groupe Sécurité et sûreté
Transports Canada
Place de Ville, tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059
Télécopieur : 613-990-1198
Courriel : carrac@tc.gc.ca
Site Web : www.tc.gc.ca

⁸ Transport Canada will also conduct a compliance verification as part of the existing inspection program. The surveillance protocol, including frequency, is described in the [AC No. SUR-001, Development and Implementation of Fatigue Risk Management Systems in the Canadian Aviation Industry](#), retrieved September 2018.

⁸ Transports Canada procédera également à la vérification de la conformité dans le cadre de son programme d'inspection. La [CI n° SUR-001, Développement et mise en œuvre de systèmes de gestion des risques liés à la fatigue dans le milieu aéronautique canadien](#), décrit le protocole de supervision, y compris la fréquence des inspections, consulté en septembre 2018.

Registration
SOR/2019-119 May 6, 2019

AERONAUTICS ACT

P.C. 2019-419 May 3, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9^a of the *Aeronautics Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Various Subjects)*.

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Various Subjects)

Amendments

1 (1) The definition *plan ESCAT* or *Plan relatif au contrôle d'urgence de la circulation aérienne aux fins de la sécurité nationale* in subsection 101.01(1) of the French version of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is replaced by the following:

plan ESCAT* ou *Plan relatif au contrôle de sécurité d'urgence de la circulation aérienne Ensemble des mesures devant être mises en application par Sa Majesté du chef du Canada conformément à l'Accord du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) dans le cas d'une urgence relative à la défense aérienne. (*ESCAT Plan* or *Emergency Security Control of Air Traffic Plan*)

(2) Paragraph (a) of the definition *certificat de type* in subsection 101.01(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

a) Document qui est délivré par le ministre, y compris toute homologation de type délivrée en vertu de l'article 214 du *Règlement de l'Air* avant le 10 octobre 1996, et qui atteste que la définition de type d'un aéronef, d'un moteur d'aéronef ou d'une hélice qui y est indiqué est conforme aux normes applicables à ce produit aéronautique qui sont consignées dans les fiches de données du certificat de type;

(3) Subsection 101.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

CVFR* or *controlled VFR flight means a flight conducted under the visual flight rules within Class B Airspace and in

Enregistrement
DORS/2019-119 Le 6 mai 2019

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

C.P. 2019-419 Le 3 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 4.9^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (divers sujets)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (divers sujets)

Modifications

1 (1) La version française de la définition de *plan ESCAT* ou *Plan relatif au contrôle d'urgence de la circulation aérienne aux fins de la sécurité nationale*, au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*¹, est remplacée par ce qui suit :

plan ESCAT* ou *Plan relatif au contrôle de sécurité d'urgence de la circulation aérienne Ensemble des mesures devant être mises en application par Sa Majesté du chef du Canada conformément à l'Accord du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) dans le cas d'une urgence relative à la défense aérienne. (*ESCAT plan* or *Emergency Security Control of Air Traffic Plan*)

(2) L'alinéa a) de la définition de *certificat de type*, au paragraphe 101.01(1) de la version française du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

a) Document qui est délivré par le ministre, y compris toute homologation de type délivrée en vertu de l'article 214 du *Règlement de l'Air* avant le 10 octobre 1996, et qui atteste que la définition de type d'un aéronef, d'un moteur d'aéronef ou d'une hélice qui y est indiqué est conforme aux normes applicables à ce produit aéronautique qui sont consignées dans les fiches de données du certificat de type;

(3) Le paragraphe 101.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

CVFR* ou *vol VFR contrôlé Vol effectué selon les règles de vol à vue dans l'espace aérien de classe B et

^a S.C. 2014, c. 39, s. 144

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

¹ SOR/96-433

^a L.C. 2014, ch. 39, art. 144

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

¹ DORS/96-433

accordance with an air traffic control clearance; (*CVFR ou vol VFR contrôlé*)

2 Division I of Subpart 3 of Part I of the Regulations is repealed.

3 Paragraph 104.04(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) transportation, lodging, meal and incidental expenses, as calculated in accordance with the rates set out in the National Joint Council *Travel Directive*; and

4 Paragraph 107.03(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) un processus qui permet d'établir des objectifs en vue d'améliorer la sécurité aérienne et d'évaluer dans quelle mesure ils ont été atteints;

5 Subsection 202.03(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) Where the owner of an aircraft changes its marks under subsection (3) or the owner of a vintage aircraft changes its nationality mark from "C" to "CF" or from "CF" to "C", followed by the appropriate registration mark, the owner shall, before operating the aircraft, notify the Minister in writing of the change.

(5) On receipt of the notice, the Minister shall change the marks accordingly in the *Canadian Civil Aircraft Register* and issue a new registration certificate to reflect the change.

6 Paragraph 302.07(1)(g) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

g) n'attribuer de fonctions sur l'aire de mouvement et toute autre aire réservée pour l'utilisation sécuritaire des aéronefs, y compris les surfaces de limitation d'obstacles, à l'aéroport, lesquelles sont décrites dans le manuel d'exploitation de l'aéroport, qu'aux employés qui ont terminé avec succès un cours de formation initiale en matière de sécurité portant sur les facteurs humains et organisationnels.

7 (1) Subsection 302.202(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) The operator of an airport shall establish a degree of supervision and control that is necessary to manage the size and complexity of the emergencies referred to in paragraph (1)(a).

(2) Paragraph 302.202(3)(a) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(a) keep at the airport, in the format of a manual, a copy of an updated version of the emergency plan; and

conformément à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne. (*CVFR or controlled VFR flight*)

2 La section I de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est abrogée.

3 L'alinéa 104.04(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) les frais de déplacement, d'hébergement, de repas et les faux frais, calculés selon les taux publiés dans la *Directive sur les voyages* du Conseil national mixte;

4 L'alinéa 107.03b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) un processus qui permet d'établir des objectifs en vue d'améliorer la sécurité aérienne et d'évaluer dans quelle mesure ils ont été atteints;

5 Le paragraphe 202.03(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Le propriétaire d'un aéronef qui remplace les marques en application du paragraphe (3) ou le propriétaire d'un aéronef d'époque qui remplace la marque de nationalité « C » par « CF » ou « CF » par « C », suivie de la marque d'immatriculation appropriée, doit, avant d'utiliser l'aéronef, en aviser le ministre par écrit.

(5) Sur réception de l'avis, le ministre rectifie les inscriptions pertinentes du *Registre des aéronefs civils canadiens* et délivre un nouveau certificat d'immatriculation qui tient compte des nouvelles marques.

6 L'alinéa 302.07(1)g) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

g) n'attribuer de fonctions sur l'aire de mouvement et toute autre aire réservée pour l'utilisation sécuritaire des aéronefs, y compris les surfaces de limitation d'obstacles, à l'aéroport, lesquelles sont décrites dans le manuel d'exploitation de l'aéroport, qu'aux employés qui ont terminé avec succès un cours de formation initiale en matière de sécurité portant sur les facteurs humains et organisationnels.

7 (1) Le paragraphe 302.202(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) L'exploitant de l'aéroport doit établir le niveau de surveillance et de coordination nécessaire pour gérer l'ampleur et la complexité des urgences prévues à l'alinéa (1)a).

(2) L'alinéa 302.202(3)a) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(a) keep at the airport, in the format of a manual, a copy of an updated version of the emergency plan; and

(3) Paragraph 302.202(4)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) review the emergency plan and make any required updates at least once a year after consultation with a representative sample of the air operators that use the airport and the community organizations identified in the emergency plan.

8 The portion of subsection 302.207(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

302.207 (1) L'exploitant de l'aéroport ne peut assigner des fonctions d'intervention d'urgence particulières, autres que des fonctions de coordonnateur sur place ou de surveillant, qu'à des membres du personnel de l'aéroport qui figurent dans le plan d'urgence et qui répondent aux exigences suivantes :

9 Paragraph 302.505(2)(c) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(c) if management duties have been assigned to another person under subsection (3), communicate any determination regarding a corrective action to that person; and

10 Subsection 305.33(7) of the Regulations is replaced by the following:

(7) Where a visual approach slope indicator system is provided, the operator of a heliport shall provide an obstacle protection surface (OPS) in accordance with the applicable heliport standard.

11 The portion of paragraph 305.37(1)(d) of the English version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(d) in accordance with the applicable heliport standard, a fixed obstacle located on the safety area shall be

12 Subparagraph (b)(ii) of the definition *aerodrome work* in section 307.01 of the Regulations is replaced by the following:

(ii) increasing the length of an existing runway for aeroplanes by more than 100 m or 10%, whichever is greater. (*travaux d'aérodrome*)

13 (1) Subsection 401.05(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) No holder of a Canadian pilot licence endorsed with an instrument rating or to which is attached instrument rating privileges shall exercise the privileges of the instrument rating unless the holder has successfully completed,

(3) L'alinéa 302.202(4)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) faire l'examen du plan d'urgence et, s'il y a lieu, le mettre à jour au moins une fois l'an après avoir consulté un échantillon représentatif des exploitants aériens qui utilisent l'aéroport et les organismes communautaires qui figurent dans le plan d'urgence.

8 Le passage du paragraphe 302.207(1) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

302.207 (1) L'exploitant de l'aéroport ne peut assigner des fonctions d'intervention d'urgence particulières, autres que des fonctions de coordonnateur sur place ou de surveillant, qu'à des membres du personnel de l'aéroport qui figurent dans le plan d'urgence et qui répondent aux exigences suivantes :

9 L'alinéa 302.505(2)c) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(c) if management duties have been assigned to another person under subsection (3), communicate any determination regarding a corrective action to that person; and

10 Le paragraphe 305.33(7) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(7) Lorsqu'un système d'indicateurs visuels de pente d'approche est fourni, l'exploitant d'un héliport doit fournir une surface de protection d'obstacles (OPS) conformément à la norme sur les héliports applicable.

11 Le passage de l'alinéa 305.37(1)d) de la version anglaise du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

(d) in accordance with the applicable heliport standard, a fixed obstacle located on the safety area shall be

12 Le sous-alinéa b)(ii) de la définition de *travaux d'aérodrome*, à l'article 307.01 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

(ii) le prolongement d'une piste d'avions au-delà de 100 m ou de 10 pour cent, selon la plus élevée de ces deux valeurs. (*aerodrome work*)

13 (1) Le paragraphe 401.05(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Il est interdit au titulaire d'une licence canadienne de pilote annotée d'une qualification de vol aux instruments ou d'une licence canadienne de pilote à laquelle des avantages liés à une telle qualification sont attachés d'exercer

within the 24 months preceding the flight, one of the following:

(a) an instrument rating flight test in an aircraft or in a Level B, C or D simulator of the same group as the aircraft;

(b) a Canadian Forces instrument rating flight test;

(c) an instrument proficiency check that complies with the applicable requirements of subsection 421.05(1) of Standard 421 – *Flight Crew Permits, Licences and Ratings* and that

(i) consisted of tasks representative of those required by sections 1 to 4 of section 5 of Schedule 8 of Standard 428 – *Conduct of Flight Tests*,

(ii) was conducted in

(A) an aircraft of the same group as set out in subsection 421.46(1) of Standard 421 that met the requirements of section 605.18, or

(B) a flight simulation training device that was approved for instrument rating flight tests and configured for aircraft of the same group as set out in subsection 421.46(1) of Standard 421, and

(iii) was conducted by any of the following persons who hold a valid instrument rating for aircraft of the same group as set out in subsection 421.46(1) of Standard 421:

(A) a pilot examiner authorized by the Minister to conduct instrument rating flight tests,

(B) an approved check pilot authorized by the Minister to conduct an instrument proficiency check for the specific type of aircraft on which the instrument proficiency check was conducted,

(C) a person who holds an authorization, issued by a contracting state having a reciprocal licensing agreement with Canada, that is equivalent to the authorization referred to in clause (A) or (B), or

(D) a Canadian Forces instrument check pilot, if the holder of a Canadian pilot licence being tested is a member of the Canadian Forces; or

(d) one of the following competency checks or pilot proficiency checks for which the validity period has not expired and that includes a portion on instrument procedures:

(i) a competency check conducted in accordance with the *Flight Test Guide – Competency Check*

les avantages de cette qualification, à moins d'avoir réussi l'un ou l'autre des tests ci-après, dans les 24 mois qui précèdent le vol :

a) un test en vol en vue d'une qualification de vol aux instruments à bord d'un aéronef ou d'un simulateur de niveau B, C ou D du même groupe que l'aéronef;

b) un test en vol en vue d'une qualification de vol aux instruments administré par les Forces canadiennes;

c) un contrôle des compétences de vol aux instruments conforme aux exigences applicables du paragraphe 421.05(1) de la norme 421 – *Permis, licences et qualifications des membres d'équipage de conduite*, lequel :

(i) consistait en un nombre représentatif de tâches exigées aux sections 1 à 4 de l'article 5 de l'annexe 8 de la norme 428 – *Conduite de tests en vol*,

(ii) s'est déroulé, selon le cas :

(A) à bord d'un aéronef du même groupe, parmi ceux prévus au paragraphe 421.46(1) de la norme 421 et qui était conforme aux exigences de l'article 605.18,

(B) à l'aide d'un dispositif de formation simulant le vol approuvé pour les tests en vol en vue d'une qualification de vol aux instruments et configuré pour les aéronefs du même groupe, parmi ceux prévus au paragraphe 421.46(1) de la norme 421,

(iii) a été administré par l'une ou l'autre des personnes ci-après qui était titulaire d'une qualification de vol aux instruments valide pour les aéronefs du même groupe, parmi ceux prévus au paragraphe 421.46(1) de la norme 421 :

(A) un pilote-examineur autorisé par le ministre à effectuer des tests en vol en vue d'une qualification de vol aux instruments,

(B) un pilote-vérificateur agréé autorisé par le ministre à effectuer des contrôles des compétences de vol aux instruments pour le type d'aéronef en cause,

(C) le titulaire d'une autorisation équivalente à celle visée aux divisions (A) ou (B), qui a été délivrée par un État contractant avec lequel le Canada a un accord de réciprocité en matière de licences,

(D) un pilote-vérificateur pour la qualification de vol aux instruments des Forces canadiennes, si le titulaire d'une licence canadienne de pilote qui a subi le contrôle est un membre de celles-ci;

(*Private Operators*), published by the Minister, in the case of aircraft operated under Subpart 4 of Part VI,

(ii) a line operational evaluation from an approved advanced qualification program conducted by a Canadian Advanced Qualification Program Evaluator,

(iii) a foreign pilot proficiency or competency check that is approved by a contracting state and conducted by a foreign check pilot who is authorized to conduct instrument proficiency checks for commercial and private air operators of that state, if the holder is working for hire or reward for a foreign commercial or private air operator, or

(iv) a competency check or pilot proficiency check conducted in compliance with one of the following schedules to the *Commercial Air Services Standards*:

(A) Schedule I to section 722.65 of Standard 722 — *Aerial Work*, in the case of aeroplanes operated under Subpart 2 of Part VII,

(B) Schedule II to section 722.65 of Standard 722 — *Aerial Work*, in the case of helicopters operated under Subpart 2 of Part VII,

(C) Schedule I to section 723.88 of Standard 723 — *Air Taxi — Aeroplanes*, in the case of aeroplanes operated under Subpart 3 of Part VII,

(D) the schedule to section 723.88 of Standard 723 — *Air Taxi — Helicopters*, in the case of helicopters operated under Subpart 3 of Part VII,

(E) Schedule I or II to section 724.108 of Standard 724 — *Commuter Operations — Aeroplanes*, in the case of aeroplanes operated under Subpart 4 of Part VII,

(F) the schedule to section 724.108 of Standard 724 — *Commuter Operations — Helicopters*, in the case of helicopters operated under Subpart 4 of Part VII, or

(G) Schedule I, II or III to section 725.106 of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes*, in the case of aeroplanes operated under Subpart 5 of Part VII.

d) une des vérifications de compétence ou des contrôles de la compétence du pilote ci-après dont la période de validité n'est pas expirée et qui comporte une partie sur les procédures de vol aux instruments :

(i) la vérification prévue dans le *Guide de test en vol — Vérification de compétence (exploitants privés)*, publié par le ministre, dans le cas d'un aéronef exploité en vertu de la sous-partie 4 de la partie VI,

(ii) une évaluation opérationnelle en ligne d'un programme avancé de qualification approuvé administrée par un évaluateur canadien du programme avancé de qualification canadien,

(iii) un contrôle de la compétence du pilote étranger ou une vérification de compétence d'un pilote étranger approuvé par un État contractant, effectué par un pilote-vérificateur étranger autorisé à effectuer des contrôles des compétences de vol aux instruments pour des exploitants aériens commerciaux et privés de cet État, dans le cas où le titulaire travaille contre rémunération pour un exploitant aérien étranger commercial ou privé,

(iv) une vérification de compétence ou un contrôle de la compétence du pilote effectuée conformément à l'une des annexes ci-après des *Normes de service aérien commercial* :

(A) l'annexe I de l'article 722.65 de la norme 722 — *Travaux aériens*, dans le cas d'un avion exploité en vertu de la sous-partie 2 de la partie VII,

(B) l'annexe II de l'article 722.65 de la norme 722 — *Travaux aériens*, dans le cas d'un hélicoptère exploité en vertu de la sous-partie 2 de la partie VII,

(C) l'annexe I de l'article 723.88 de la norme 723 — *Exploitation d'un taxi aérien — avions*, dans le cas d'un avion exploité en vertu de la sous-partie 3 de la partie VII,

(D) l'annexe de l'article 723.88 de la norme 723 — *Exploitation d'un taxi aérien — hélicoptères*, dans le cas d'un hélicoptère exploité en vertu de la sous-partie 3 de la partie VII,

(E) les annexes I ou II de l'article 724.108 de la norme 724 — *Exploitation d'un service aérien de navette — avions*, dans le cas d'un avion exploité en vertu de la sous-partie 4 de la partie VII,

(F) l'annexe de l'article 724.108 de la norme 724 — *Exploitation d'un service aérien de navette — hélicoptères*, dans le cas d'un hélicoptère exploité en vertu de la sous-partie 4 de la partie VII,

(3.1) No holder of a Canadian pilot licence endorsed with an instrument rating or to which is attached instrument rating privileges shall exercise the privileges of the instrument rating unless, following the first day of the 13th month after the completion date of a test referred to in subsection (3) and within six months before the flight, the holder has

- (a)** acquired six hours of instrument time; and
- (b)** completed six instrument approaches in an aircraft in actual or simulated instrument meteorological conditions, or in a Level B, C or D simulator or an approved flight training device configured for the same category as the aircraft
 - (i)** under the supervision of a person who holds the qualifications referred to in subsection 425.21(9) of Standard 425 — *Flight Training*, or
 - (ii)** while acting as a flight instructor conducting training in respect of the endorsement of a flight crew licence or permit with an instrument rating.

(3.2) The holder of a Canadian pilot licence endorsed with an instrument rating or to which is attached instrument rating privileges shall retain a record of having met the applicable recency requirement set out in subsection (3) or (3.1) for three years.

(2) The portion of subsection 401.05(4) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(4) No holder of a Canadian flight engineer licence shall exercise the privileges set out in section 401.37 unless

(3) The portion of subsection 401.05(5) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(5) No holder of a Canadian pilot licence endorsed with a second officer rating shall exercise the privileges set out in section 401.53 unless

(G) les annexes I, II ou III de l'article 725.106 de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien — avions*, dans le cas d'un avion exploité en vertu de la sous-partie 5 de la partie VII.

(3.1) Il est interdit au titulaire d'une licence canadienne de pilote annotée d'une qualification de vol aux instruments ou à laquelle des avantages liés à une telle qualification sont attachés d'exercer les avantages de cette qualification, à moins qu'après le premier jour du 13^e mois suivant la date de réussite du test visé au paragraphe (3) et au cours des six mois précédant le vol le titulaire :

- a)** n'ait accumulé six heures de temps aux instruments;
- b)** n'ait effectué six approches aux instruments à bord d'un aéronef dans des conditions météorologiques de vol aux instruments réelles ou simulées ou à bord d'un simulateur de niveau B, C ou D ou d'un dispositif d'entraînement au vol approuvé et configuré pour la même catégorie que l'aéronef :
 - (i)** soit sous la supervision d'une personne qui possède les qualifications visées au paragraphe 425.21(9) de la *Norme 425 — L'entraînement en vol*,
 - (ii)** soit en qualité d'instructeur de vol qui dispense la formation en vue de l'annotation d'une qualification de vol aux instruments sur une licence ou un permis de membre d'équipage de conduite.

(3.2) Le titulaire d'une licence canadienne de pilote annotée d'une qualification de vol aux instruments ou à laquelle des avantages liés à une telle qualification sont attachés conserve pendant trois ans les documents démontrant sa conformité avec les exigences relatives à la mise à jour des connaissances applicables prévues aux paragraphes (3) ou (3.1).

(2) Le passage du paragraphe 401.05(4) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(4) Il est interdit au titulaire d'une licence canadienne de mécanicien navigant d'exercer les avantages visés à l'article 401.37 à moins qu'il ne satisfasse aux conditions suivantes :

(3) Le passage du paragraphe 401.05(5) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(5) Il est interdit au titulaire d'une licence canadienne de pilote annotée d'une qualification de second officier d'exercer les avantages visés à l'article 401.53 à moins qu'il ne satisfasse aux conditions suivantes :

(4) The portion of subsection 401.05(6) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(6) No holder of a Canadian pilot licence endorsed with a flight instructor rating — ultra-light aeroplane shall exercise the privileges set out in section 401.88 unless

14 The portion of subsection 401.06(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) The Minister shall extend the validity period of a flight instructor rating for a period of not more than 90 days beginning on the day on which the rating would otherwise expire, if

15 Subsections 401.12(3) and (4) of the Regulations are replaced by the following:

(3) The expiry date of an aviation document booklet that has a flight crew permit affixed in it but does not have a flight crew licence affixed in it is the first day of the 121st month following the day on which the booklet was issued.

(4) The expiry date of an aviation document booklet that has a flight crew licence affixed in it is

(a) the first day of the 121st month following the day on which the booklet was issued, if the application for the licence included documentation establishing that the holder demonstrated an expert level ability during their language proficiency evaluation; or

(b) the first day of the 121st month following the day on which the holder's language proficiency evaluation was conducted, if the application for the licence included documentation establishing that the holder demonstrated an operational level ability during the evaluation.

16 Sections 401.48 and 401.49 and the reference “[401.50 and 401.51 reserved]” after section 401.49 of the Regulations are replaced by the following:

[401.48 to 401.51 reserved]

17 Section 406.41 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Defect Rectification and Control Procedures

406.41 A flight training unit that operates an aeroplane or a helicopter shall include in its maintenance control

(4) Le passage du paragraphe 401.05(6) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(6) Il est interdit au titulaire d'une licence canadienne de pilote annotée d'une qualification d'instructeur de vol — avion ultra-léger d'exercer les avantages visés à l'article 401.88 à moins qu'il ne satisfasse aux conditions suivantes :

14 Le passage du paragraphe 401.06(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Le ministre prolonge la durée de validité d'une qualification d'instructeur de vol d'au plus 90 jours à compter de la date d'expiration de la qualification, si les conditions suivantes sont respectées :

15 Les paragraphes 401.12(3) et (4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(3) La date d'expiration d'un carnet de documents d'aviation dans lequel figure un permis de membre d'équipage de conduite, mais dans lequel ne figure pas de licence de membre d'équipage de conduite est le premier jour du cent vingt et unième mois suivant la date à laquelle le carnet a été délivré.

(4) La date d'expiration d'un carnet de documents d'aviation dans lequel figure une licence de membre d'équipage de conduite est :

a) le premier jour du cent vingt et unième mois suivant la date à laquelle le carnet a été délivré, si la demande de licence contenait des documents établissant que le titulaire avait démontré, lors de son évaluation de compétence linguistique, le niveau d'aptitude expert;

b) le premier jour du cent vingt et unième mois suivant la date à laquelle son évaluation de compétence linguistique a été effectuée, si la demande de licence contenait des documents établissant que le titulaire avait démontré, lors de cette évaluation, un niveau d'aptitude fonctionnel.

16 Les articles 401.48 et 401.49 et la mention « [401.50 et 401.51 réservés] » suivant l'article 401.49 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

[401.48 à 401.51 réservés]

17 L'article 406.41 du même règlement et l'intitulé le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Méthodes de correction des déficiences et de contrôle des mesures correctives

406.41 L'unité de formation au pilotage qui utilise un avion ou un hélicoptère doit inclure dans son système de

system the procedures referred to in the personnel licensing standards for

- (a) recording aircraft defects;
- (b) ensuring that defects are rectified in accordance with the requirements of these Regulations;
- (c) detecting defects that recur and identifying those defects as recurring defects; and
- (d) subject to sections 605.09 and 605.10, scheduling the rectification of defects whose repair has been deferred.

18 Section 501.03 of the Regulations is replaced by the following:

501.03 The owner of a Canadian aircraft shall submit the Annual Airworthiness Information Report to the Minister each year by not later than March 30 following the calendar year for which the Report was prepared or another date agreed on, beforehand, by the owner and the Minister.

19 Paragraph 521.31(2)(a) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

- a) au chapitre 551 — *Équipement d'aéronef et installation du Manuel de navigabilité*;

20 (1) Subsection 521.158(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(2) La base de certification en vue de la délivrance d'une approbation de la conception de réparation ou d'une approbation de la conception de pièce est celle qui est consignée dans les fiches de données du certificat de type et comprend toute condition spéciale visée au paragraphe (7).

(2) The portion of subsection 521.158(5) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(5) À l'égard d'un domaine, d'un système, d'un composant, d'un équipement ou d'un appareillage qui fait l'objet d'une modification, une norme visée aux paragraphes (3) ou (4) ne peut être antérieure ni à une norme consignée dans les fiches de données du certificat de type ni aux normes suivantes :

(3) The portion of subsection 521.158(6) of the French version of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

(6) Les normes de navigabilité qui sont applicables à l'égard de la modification de la définition de type d'un aéronef, autre qu'un giravion, ayant une MMHD de

contrôle de la maintenance les procédures mentionnées dans les normes de délivrance des licences du personnel, pour permettre :

- a) d'inscrire les déficiences des aéronefs;
- b) de veiller à ce que les déficiences soient corrigées conformément aux exigences du présent règlement;
- c) de détecter les déficiences récurrentes et de les indiquer comme telles;
- d) d'établir, sous réserve des articles 605.09 et 605.10, un échéancier pour la correction des déficiences dont la correction a été reportée.

18 L'article 501.03 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

501.03 Le propriétaire d'un aéronef canadien présente le rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne au ministre à chaque année au plus tard le 30 mars suivant l'année civile visée par le rapport ou à une autre date mutuellement convenue entre le propriétaire et le ministre.

19 L'alinéa 521.31(2)a de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) au chapitre 551 — *Équipement d'aéronef et installation du Manuel de navigabilité*;

20 (1) Le paragraphe 521.158(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) La base de certification en vue de la délivrance d'une approbation de la conception de réparation ou d'une approbation de la conception de pièce est celle qui est consignée dans les fiches de données du certificat de type et comprend toute condition spéciale visée au paragraphe (7).

(2) Le passage du paragraphe 521.158(5) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(5) À l'égard d'un domaine, d'un système, d'un composant, d'un équipement ou d'un appareillage qui fait l'objet d'une modification, une norme visée aux paragraphes (3) ou (4) ne peut être antérieure ni à une norme consignée dans les fiches de données du certificat de type ni aux normes suivantes :

(3) Le passage du paragraphe 521.158(6) de la version française du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

(6) Les normes de navigabilité qui sont applicables à l'égard de la modification de la définition de type d'un aéronef, autre qu'un giravion, ayant une MMHD de

2 720 kg (6 000 livres) ou moins, ou d'un giravion dépourvu de turbomoteur ayant une MMHD de 1 360 kg (3 000 livres) ou moins, sont celles consignées dans les fiches de données du certificat de type, sauf si le ministre conclut :

a) d'une part, que la modification est importante et nécessite la conformité à une modification des normes consignées dans les fiches de données du certificat de type qui sont applicables à la modification et à toute autre norme directement visée par cette modification;

(4) Paragraph 521.158(8)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) aux normes de navigabilité consignées dans les fiches de données du certificat de type ou à une modification antérieure d'une norme visée à l'alinéa a), si les normes ou la modification offrent un niveau de sécurité convenant à l'utilisation prévue de cet aéronef.

21 Paragraph 521.159(1)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) continue d'être conforme aux normes de bruit qui s'appliquaient avant que la modification soit apportée et qui sont consignées dans les fiches de données du certificat de type ou dans un document qui a été accepté par le ministre comme étant équivalent à un certificat de type pour cet aéronef.

22 Paragraph 521.160(2)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) que la définition de type du produit offre un niveau de sécurité au moins équivalent à celui assuré par la base de certification qui s'appliquait avant que la modification ne soit apportée.

23 Section 521.203 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

521.203 Sous réserve de l'article 521.153, le demandeur d'un certificat de type supplémentaire à l'égard d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique pour lequel le ministre a délivré ou accepté un certificat de type présente à celui-ci une demande en la forme et de la manière prévues à l'article 521.155.

24 Paragraph 521.355(2)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) apporter toute mesure corrective que le ministre juge nécessaire pour corriger la lacune.

25 Subparagraph 521.357(1)(a)(v) of the Regulations is replaced by the following:

(v) provides the transferee with the type design of the aeronautical product that is the subject of the

2 720 kg (6 000 livres) ou moins, ou d'un giravion dépourvu de turbomoteur ayant une MMHD de 1 360 kg (3 000 livres) ou moins, sont celles consignées dans les fiches de données du certificat de type, sauf si le ministre conclut :

a) d'une part, que la modification est importante et nécessite la conformité à une modification des normes consignées dans les fiches de données du certificat de type qui sont applicables à la modification et à toute autre norme directement visée par cette modification;

(4) L'alinéa 521.158(8)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) aux normes de navigabilité consignées dans les fiches de données du certificat de type ou à une modification antérieure d'une norme visée à l'alinéa a), si les normes ou la modification offrent un niveau de sécurité convenant à l'utilisation prévue de cet aéronef.

21 L'alinéa 521.159(1)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) continue d'être conforme aux normes de bruit qui s'appliquaient avant que la modification soit apportée et qui sont consignées dans les fiches de données du certificat de type ou dans un document qui a été accepté par le ministre comme étant équivalent à un certificat de type pour cet aéronef.

22 L'alinéa 521.160(2)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) que la définition de type du produit offre un niveau de sécurité au moins équivalent à celui assuré par la base de certification qui s'appliquait avant que la modification ne soit apportée.

23 L'article 521.203 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

521.203 Sous réserve de l'article 521.153, le demandeur d'un certificat de type supplémentaire à l'égard d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique pour lequel le ministre a délivré ou accepté un certificat de type présente à celui-ci une demande en la forme et de la manière prévues à l'article 521.155.

24 L'alinéa 521.355(2)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) apporter toute mesure corrective que le ministre juge nécessaire pour corriger la lacune.

25 Le sous-alinéa 521.357(1)a)(v) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(v) il fournit au cessionnaire la définition de type à l'égard du produit aéronautique qui fait l'objet du

transfer and the information recorded under paragraph 521.365(a); and

26 Paragraph 521.365(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) notify the Minister in writing if the holder no longer intends to make the information recorded under paragraph (a) available for the purpose of manufacture, modification, repair or installation of the aeronautical product or for maintaining the airworthiness of the aeronautical product.

27 (1) Paragraph 561.04(1)(c) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

c) veiller à ce que la personne nommée démontre au ministre, dans les 30 jours suivant sa nomination, qu'elle possède des connaissances sur les sujets mentionnés au paragraphe 561.04(2) de la norme 561.

(2) Subsections 561.04(2) and (3) of the French version of the Regulations are replaced by the following:

(2) Le ministre fait subir à la personne nommée, conformément au paragraphe 561.04(3) de la norme 561, une entrevue visant à évaluer si elle possède des connaissances sur les sujets visés à l'alinéa (1)c).

(3) Le ministre informe la personne nommée des résultats de l'évaluation et indique, s'il y a lieu, toute lacune relevée dans ses connaissances sur les sujets dans les 10 jours suivant l'entrevue.

28 (1) Paragraph 602.27(b) of the Regulations is repealed.

(2) Section 602.27 of the Regulations is amended by striking out "or" at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (d):

(e) in any class of airspace that requires radio contact with air traffic services unless the appropriate unit that provides air traffic services is advised that aerobatic manoeuvres will be conducted; or

(f) in Class A, B or C airspace or Class D Control Zones without prior co-ordination between the pilot-in-command and the air traffic control unit that provides air traffic control service in that airspace.

transfert, ainsi que les renseignements consignés à l'alinéa 521.365a);

26 L'alinéa 521.365c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) aviser le ministre par écrit s'il n'a plus l'intention de rendre disponibles les renseignements consignés en application de l'alinéa a) à des fins de construction, de modification, de réparation, d'installation ou de maintien de la navigabilité du produit aéronautique.

27 (1) L'alinéa 561.04(1)c) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) veiller à ce que la personne nommée démontre au ministre, dans les 30 jours suivant sa nomination, qu'elle possède des connaissances sur les sujets mentionnés au paragraphe 561.04(2) de la norme 561.

(2) Les paragraphes 561.04(2) et (3) de la version française du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) Le ministre fait subir à la personne nommée, conformément au paragraphe 561.04(3) de la norme 561, une entrevue visant à évaluer si elle possède des connaissances sur les sujets visés à l'alinéa (1)c).

(3) Le ministre informe la personne nommée des résultats de l'évaluation et indique, s'il y a lieu, toute lacune relevée dans ses connaissances sur les sujets dans les 10 jours suivant l'entrevue.

28 (1) L'alinéa 602.27b) du même règlement est abrogé.

(2) L'article 602.27 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) dans tout espace aérien où une communication radio avec les services de la circulation aérienne est exigée, sauf si l'unité qui fournit les services de la circulation aérienne en est avisée au préalable;

f) dans l'espace aérien de classe A, B ou C ou dans les zones de contrôle de classe D sans coordination préalable entre le commandant de bord et l'unité de contrôle de la circulation aérienne qui fournit les services de contrôle de la circulation aérienne dans cet espace aérien.

29 The table to section 602.34 of the Regulations is replaced by the following:

29 Le tableau de l'article 602.34 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

TABLE

CRUISING ALTITUDES AND CRUISING FLIGHT LEVELS APPROPRIATE TO AIRCRAFT TRACK

| TRACK 000° — 179° | | | TRACK 180° — 359° | |
|----------------------|-----------|--|----------------------|-----------|
| Column I | Column II | | Column III | Column IV |
| IFR | VFR | | IFR | VFR |
| 1,000 | - | | 2,000 | - |
| 3,000 | 3,500 | | 4,000 | 4,500 |
| 5,000 | 5,500 | | 6,000 | 6,500 |
| 7,000 | 7,500 | | 8,000 | 8,500 |
| 9,000 | 9,500 | Cruising Altitudes or Cruising Flight Levels — 18,000 feet and below | 10,000 | 10,500 |
| 11,000 | 11,500 | | 12,000 | 12,500 |
| 13,000 | 13,500 | | 14,000 | 14,500 |
| 15,000 | 15,500 | | 16,000 | 16,500 |
| 17,000 | 17,500 | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| IFR & CVFR | | | IFR & CVFR | |
| NON-RVSM | RVSM | | NON-RVSM | RVSM |
| 190 | 190 | | 180 | 180 |
| 210 | 210 | | 200 | 200 |
| 230 | 230 | | 220 | 220 |
| 250 | 250 | | 240 | 240 |
| 270 | 270 | | 260 | 260 |
| 290 | 290 | Cruising Flight Levels — 180 to 590 | 280 | 280 |
| 330 | 310 | | 310 | 300 |
| 370 | 330 | | 350 | 320 |
| 410 | 350 | | 390 | 340 |
| 450 | 370 | RVSM 1,000 feet separation between FL290–FL410 | 430 | 360 |
| 490 | 390 | | 470 | 380 |
| 530 | 410 | | 510 | 400 |
| 570 | 450 | | 550 | 430 |
| | 490 | | 590 | 470 |
| | 530 | | | 510 |
| | 570 | | | 550 |
| | | | 590 | |

TABLEAU**ALTITUDES DE CROISIÈRE ET NIVEAUX DE VOL DE CROISIÈRE APPROPRIÉS À LA ROUTE DE L'AÉRONEF**

| ROUTE 000° — 179° | | | ROUTE 180° — 359° | |
|----------------------|------------|---|----------------------|------------|
| Colonne I | Colonne II | | Colonne III | Colonne IV |
| IFR | VFR | | IFR | VFR |
| 1 000 | - | | 2 000 | - |
| 3 000 | 3 500 | | 4 000 | 4 500 |
| 5 000 | 5 500 | | 6 000 | 6 500 |
| 7 000 | 7 500 | | 8 000 | 8 500 |
| 9 000 | 9 500 | Altitudes de croisière ou niveaux de vol de croisière — 18 000 pieds ou moins | 10 000 | 10 500 |
| 11 000 | 11 500 | | 12 000 | 12 500 |
| 13 000 | 13 500 | | 14 000 | 14 500 |
| 15 000 | 15 500 | | 16 000 | 16 500 |
| 17 000 | 17 500 | | | |
| IFR et CVFR | | | IFR et CVFR | |
| NON-RVSM | RVSM | | NON-RVSM | RVSM |
| 190 | 190 | | 180 | 180 |
| 210 | 210 | | 200 | 200 |
| 230 | 230 | | 220 | 220 |
| 250 | 250 | | 240 | 240 |
| 270 | 270 | | 260 | 260 |
| 290 | 290 | Niveaux de vol de croisière — de 180 à 590 | 280 | 280 |
| 330 | 310 | | 310 | 300 |
| 370 | 330 | | 350 | 320 |
| 410 | 350 | | 390 | 340 |
| 450 | 370 | RVSM Espacement de 1 000 pieds entre le FL290 et le FL410 | 430 | 360 |
| 490 | 390 | | 470 | 380 |
| 530 | 410 | | 510 | 400 |
| 570 | 450 | | 550 | 430 |
| | 490 | | 590 | 470 |
| | 530 | | | 510 |
| | 570 | | | 550 |
| | | | | 590 |

30 Paragraph 602.96(3)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) if the aerodrome is an airport or heliport, comply with any operating restrictions specified by the Minister in the *Canada Flight Supplement*;

30 L'alinéa 602.96(3)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) si l'aérodrome est un aéroport ou un hélicoptère, se conformer aux restrictions d'exploitation précisées par le ministre dans le *Supplément de vol-Canada*;

31 Subsection 602.104(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

602.104 (1) Le présent article s'applique à la personne qui utilise un aéronef IFR lors d'une approche ou d'un atterrissage à un aéroport non contrôlé, que l'aéroport se trouve à l'intérieur d'une zone MF ou non.

32 The note to the table to section 602.106 of the Regulations is replaced by the following:

* Information taken from the aeronautical information publication of NAV CANADA entitled *Canada Flight Supplement*

33 The portion of paragraph 602.116(d) of the Regulations before subparagraph (ii) is replaced by the following:

(d) the weather at the aerodrome of destination is forecast to have no broken, overcast or obscured layer lower than 3,000 feet above the planned flight altitude and the ground visibility is forecast to be five miles or greater with no thunderstorms or precipitation

(ii) where the forecast is an aerodrome forecast (TAF), for the period from one hour before to two hours after the estimated time of arrival, using the worst forecast condition together with any of the references TEMPO (temporary fluctuation), BECMG (becoming) or PROB (probability), and

34 Section 602.134 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Request for Air Traffic Services

602.134 Any person operating an aircraft who wishes to receive air traffic services referred to in section 801.11 in English or French shall so indicate to the appropriate air traffic control unit or flight service station by means of an initial radiocommunication in English or French, as appropriate.

35 Section 602.135 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

[602.135 Reserved]

36 Paragraph 603.65(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) the operation of an aircraft while conducting aerobatic manoeuvres below 2,000 feet AGL.

31 Le paragraphe 602.104(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

602.104 (1) Le présent article s'applique à la personne qui utilise un aéronef IFR lors d'une approche ou d'un atterrissage à un aéroport non contrôlé, que l'aéroport se trouve à l'intérieur d'une zone MF ou non.

32 La note qui figure à la fin du tableau de l'article 602.106 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

* Données tirées de la publication d'information aéronautique de NAV CANADA intitulée *Supplément de vol-Canada*

33 Le passage de l'alinéa 602.116d) du même règlement précédant le sous-alinéa (ii) est remplacé par ce qui suit :

d) selon les prévisions météorologiques pour l'aéroport de destination, il n'y a pas de couche fragmentée, couverte ou obscurcie à moins de 3 000 pieds au-dessus de l'altitude de vol prévue et la visibilité au sol est de cinq milles ou plus, sans orage ni précipitations, pendant les périodes suivantes :

(ii) dans le cas d'une prévision d'aéroport (TAF), la période commençant une heure avant l'heure d'arrivée prévue et se terminant deux heures après celle-ci, compte tenu des prévisions météorologiques les plus défavorables et des mentions TEMPO (fluctuation temporaire), BECMG (changement permanent) ou PROB (probabilité),

34 L'article 602.134 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Demande de services de la circulation aérienne

602.134 La personne qui utilise un aéronef et qui veut obtenir, en français ou en anglais, les services de la circulation aérienne visés à l'article 801.11 doit l'indiquer à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétentes, au cours d'une première radiocommunication effectuée en français ou en anglais, selon le cas.

35 L'article 602.135 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

[602.135 réservé]

36 L'alinéa 603.65f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) l'utilisation d'un aéronef pour effectuer des acrobaties aériennes à une altitude inférieure à 2 000 pieds AGL.

37 Paragraph 604.149(3)(b) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(b) retain the written examination referred to in subsection (2) for two years after the day on which the examination was given.

38 Paragraph 703.08(g) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of subparagraph (ix) and by adding the following after subparagraph (ix):

(ix.1) navigation system authorizations, and

39 Section 703.87 of the Regulations is renumbered as subsection 703.87(1) and is amended by adding the following:

(2) An air operator shall record on the operational flight plan the name of the pilot-in-command and, if applicable, the second-in-command who were designated under subsection (1) and shall retain the plan for at least 180 days after the day on which the flight is completed.

40 The heading before section 704.33 of the Regulations is replaced by the following:

Passenger and Cabin Safety Procedures

41 Paragraph 704.33(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) passengers move to and from the aircraft and embark and disembark safely, in accordance with procedures that meet the requirements of section 724.33 of the *Commercial Air Service Standards* and that are specified in the air operator’s company operations manual;

42 Section 704.107 of the Regulations is renumbered as subsection 704.107(1) and is amended by adding the following:

(2) An air operator shall record on the operational flight plan the name of the pilot-in-command and, if applicable, the second-in-command who were designated under subsection (1) and shall retain the plan for at least 180 days after the day on which the flight is completed.

43 Paragraphs 705.203(a) to (d) of the Regulations are replaced by the following:

(a) the features that facilitate emergency evacuations meet the requirements set out in paragraphs 725.203(a)

37 L’alinéa 604.149(3)b) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) retain the written examination referred to in subsection (2) for two years after the day on which the examination was given.

38 L’alinéa 703.08g) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (ix), de ce qui suit :

(ix.1) les autorisations relatives au système de navigation,

39 L’article 703.87 du même règlement devient le paragraphe 703.87(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) L’exploitant aérien consigne dans le plan de vol exploitation le nom du commandant de bord et, le cas échéant, celui du commandant en second qui ont été désignés en vertu du paragraphe (1) et conserve ce plan pendant au moins cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le vol a pris fin.

40 L’intertitre précédant l’article 704.33 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Procédures de sécurité relatives aux passagers et à la cabine

41 L’alinéa 704.33(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le déplacement des passagers en direction et en provenance de l’aéronef ainsi que leur embarquement et leur débarquement s’effectuent en toute sécurité, conformément aux procédures qui sont conformes aux exigences de l’article 724.33 des *Normes de service aérien commercial* et qui sont précisées dans le manuel d’exploitation de la compagnie;

42 L’article 704.107 du même règlement devient le paragraphe 704.107(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) L’exploitant aérien consigne dans le plan de vol exploitation le nom du commandant de bord et, le cas échéant, celui du commandant en second qui ont été désignés en vertu du paragraphe (1) et conserve ce plan pendant au moins cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le vol a pris fin.

43 Les alinéas 705.203a) à d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) les dispositifs qui facilitent l’évacuation d’urgence sont conformes aux exigences prévues aux

to (n) of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards*;

(b) the passenger seats and flight attendant seats meet the requirements set out in paragraph 725.203(o) of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards*;

(c) compartments occupied by passengers and crew members meet the requirements respecting flammability set out in paragraph 725.203(p), (q) or (r) of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards*; and

(d) the thermal insulation and acoustic insulation meet the requirements respecting flammability set out in paragraph 725.203(s) of Standard 725 — *Airline Operations — Aeroplanes of the Commercial Air Service Standards*.

44 The reference “[801.11 to 801.15 reserved]” after section 801.10 of the Regulations is replaced by the following:

Locations where Air Traffic Services are Available in English and French

801.11 (1) Every flight service station set out in Table 1 to this section and every air traffic control unit set out in Table 3 to this section shall provide advisory services in English and French.

(2) Every air traffic control unit set out in Table 3 to this section shall provide air traffic services in English and French.

(3) Every temporary air traffic control unit located in the province of Quebec shall provide air traffic services in English and French.

(4) Every flight service station set out in Table 2 to this section shall provide, between any person operating an aircraft and any air traffic control unit set out in Table 3 to this section, a relay service of IFR air traffic control messages in English or French, as indicated by that person.

alinéas 725.203a) à n) de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport — avions des Normes de service aérien commercial*;

b) les sièges passagers et les sièges d'agents de bord sont conformes aux exigences prévues à l'alinéa 725.203o) de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport — avions des Normes de service aérien commercial*;

c) les compartiments occupés par les passagers et les membres d'équipage satisfont aux exigences d'inflammabilité prévues aux alinéas 725.203p), q) ou r) de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport — avions des Normes de service aérien commercial*;

d) les matériaux d'isolation thermique et acoustique sont conformes aux exigences d'inflammabilité prévues à l'alinéa 725.203s) de la norme 725 — *Exploitation d'une entreprise de transport — avions des Normes de service aérien commercial*.

44 La mention « [801.11 à 801.15 réservés] » suivant l'article 801.10 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Endroits qui offrent des services de la circulation aérienne en français et en anglais

801.11 (1) Les stations d'information de vol visées au tableau 1 du présent article et les unités de contrôle de la circulation aérienne visées au tableau 3 du présent article doivent offrir des services consultatifs en français et en anglais.

(2) Les unités de contrôle de la circulation aérienne visées au tableau 3 du présent article doivent offrir des services de la circulation aérienne en français et en anglais.

(3) Les unités de contrôle de la circulation aérienne temporaires situées au Québec doivent offrir des services de la circulation aérienne en français et en anglais.

(4) Les stations d'information de vol visées au tableau 2 du présent article doivent offrir un service de relais des messages IFR du contrôle de la circulation aérienne en français ou en anglais, entre la personne qui utilise un aéronef et une unité de contrôle de la circulation aérienne visée au tableau 3, selon ce qu'a indiqué cette personne.

TABLE 1**FLIGHT SERVICE STATIONS
WHERE ADVISORY SERVICES
ARE AVAILABLE IN ENGLISH
AND FRENCH**

- 1 Gatineau
- 2 Îles-de-la-Madeleine
- 3 Kuujjuaq
- 4 La Grande Rivière
- 5 Mont-Joli
- 6 Rouyn
- 7 Sept-Îles
- 8 Val-d'Or
- 9 Montréal International (Mirabel)

TABLE 2**FLIGHT SERVICE STATIONS
WHERE RELAY SERVICES OF
IFR AIR TRAFFIC CONTROL
MESSAGES ARE AVAILABLE IN
ENGLISH AND FRENCH**

- 1 Gatineau
- 2 Îles-de-la-Madeleine
- 3 Kuujjuaq
- 4 La Grande Rivière
- 5 Mont-Joli
- 6 Québec
- 7 Rouyn
- 8 Sept-Îles
- 9 Val-d'Or
- 10 Montréal International (Mirabel)

TABLEAU 1**STATIONS D'INFORMATION DE
VOL OFFRANT DES SERVICES
CONSULTATIFS EN FRANÇAIS
ET EN ANGLAIS**

- 1 Gatineau
- 2 Îles-de-la-Madeleine
- 3 Kuujjuaq
- 4 La Grande Rivière
- 5 Mont-Joli
- 6 Rouyn
- 7 Sept-Îles
- 8 Val-d'Or
- 9 Montréal international (Mirabel)

TABLEAU 2**STATIONS D'INFORMATION DE
VOL OFFRANT LE SERVICE DE
RELAIS DES MESSAGES IFR
DU CONTRÔLE DE LA
CIRCULATION AÉRIENNE EN
FRANÇAIS ET EN ANGLAIS**

- 1 Gatineau
- 2 Îles-de-la-Madeleine
- 3 Kuujjuaq
- 4 La Grande Rivière
- 5 Mont-Joli
- 6 Québec
- 7 Rouyn
- 8 Sept-Îles
- 9 Val-d'Or
- 10 Montréal international (Mirabel)

TABLE 3

AIR TRAFFIC CONTROL UNITS WHERE ADVISORY SERVICES AND AIR TRAFFIC CONTROL SERVICES ARE AVAILABLE IN ENGLISH AND FRENCH

Area Control Centre

1 Montréal

Terminal Control Units

1 Bagotville

Air Traffic Control Towers

1 Bagotville

2 Montréal International (Pierre Elliott Trudeau)

3 Ottawa International (Macdonald-Cartier)

4 Québec International (Jean Lesage)

5 St-Honoré

6 St-Hubert

7 St-Jean (Province of Québec)

801.12 All air traffic control units and flight service stations shall provide aeronautical radiocommunication services in English.

45 Subsection 804.01(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) For the purpose of paragraph (1)(a), *operator*, used in Annex 3 to the Convention, has the meaning assigned by the definition *air operator* in subsection 101.01(1).

46 The definition *aeronautical study* in section 806.01 of the Regulations is replaced by the following:

aeronautical study means a study designed to identify the risks to aviation safety attendant upon a particular course of action and to determine how to eliminate or reduce those risks; (*étude aéronautique*)

47 The Regulations are amended by replacing “the *Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training*” with “*Standard 425 – Flight Training*”, with any necessary modifications, in the following provisions:

(a) the definition “dual instruction flight time” in subsection 400.01(1);

TABLEAU 3

UNITÉS DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE OFFRANT DES SERVICES CONSULTATIFS ET DES SERVICES DU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE EN FRANÇAIS ET EN ANGLAIS

Centre de contrôle régional

1 Montréal

Unités de contrôle terminal

1 Bagotville

Tours de contrôle de la circulation aérienne

1 Bagotville

2 Montréal international (Pierre Elliott Trudeau)

3 Ottawa international (Macdonald-Cartier)

4 Québec international (Jean Lesage)

5 St-Honoré

6 St-Hubert

7 St-Jean (province de Québec)

801.12 Les unités de contrôle de la circulation aérienne et les stations d'information de vol doivent offrir des services de radiocommunications aéronautiques en anglais.

45 Le paragraphe 804.01(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Pour l'application de l'alinéa (1)a), *exploitant*, à l'annexe 3 de la Convention, s'entend d'un *exploitant aérien* au sens du paragraphe 101.01(1).

46 La définition de *étude aéronautique*, à l'article 806.01 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

étude aéronautique Étude qui vise à cerner les risques pour la sécurité aérienne qui sont associés à une mesure particulière et à déterminer la façon d'éliminer ou de réduire ces risques. (*aeronautical study*)

47 Dans les passages ci-après du même règlement, « *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l'entraînement en vol* » est remplacé par « *Norme 425 – L'entraînement en vol* », avec les adaptations nécessaires :

a) la définition de « temps d'instruction de vol en double commande » au paragraphe 400.01(1);

- (b)** paragraph 401.05(3)(b);
- (c)** subparagraph 401.15(a)(ii);
- (d)** clause 401.20(b)(i)(A);
- (e)** clause 401.21(d)(i)(A);
- (f)** clause 401.22(c)(i)(A);
- (g)** clause 401.23(b)(i)(A);
- (h)** clause 401.24(c)(i)(A);
- (i)** clause 401.25(b)(i)(A);
- (j)** clause 401.26(c)(i)(A);
- (k)** clause 401.27(b)(i)(A);
- (l)** paragraph 401.30(1)(d);
- (m)** paragraph 401.31(1)(c); and
- (n)** subsections 405.01(1) and (2).

- b)** l'alinéa 401.05(3)b);
- c)** le sous-alinéa 401.15a)(ii);
- d)** la division 401.20b)(i)(A);
- e)** la division 401.21d)(i)(A);
- f)** la division 401.22c)(i)(A);
- g)** la division 401.23b)(i)(A);
- h)** la division 401.24c)(i)(A);
- i)** la division 401.25b)(i)(A);
- j)** la division 401.26c)(i)(A);
- k)** la division 401.27b)(i)(A);
- l)** l'alinéa 401.30(1)d);
- m)** l'alinéa 401.31(1)c);
- n)** les paragraphes 405.01(1) et (2).

Coming into Force

48 (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the 30th day after the day on which they are published in the *Canada Gazette, Part II*.

(2) Section 18 comes into force on January 1, 2020.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

1. Instrument flight rule rating requirements and expiry

Every two years, pilots were required to complete a skills test as part of their Instrument Flight Rule (IFR) rating renewal. Canadian pilots working outside of Canada were required to return to Canada to complete a skills test and renew their IFR rating. This requirement created a disadvantage for pilots who work abroad and for the foreign companies that hire them; returning to Canada and completing the test cost time and money. For pilots working in Canada, the renewal process was not as onerous (no travel or accommodation costs).

Entrée en vigueur

48 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur le trentième jour suivant la date de sa publication dans la *Gazette du Canada Partie II*.

(2) L'article 18 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

1. Exigences relatives à la qualification de vol aux instruments et date d'expiration

Tous les deux ans, les pilotes devaient réussir un test de compétences en vue du renouvellement de leur qualification de vol aux instruments (IFR). Les pilotes canadiens travaillant à l'extérieur du pays devaient rentrer au Canada pour passer le test et renouveler leur qualification de vol IFR. Cette exigence désavantageait les pilotes qui travaillent à l'extérieur du pays et les compagnies étrangères qui les engagent, puisque le fait de rentrer au Canada pour passer les tests leur coûtait cher en temps et en argent. Pour les pilotes qui travaillent au Canada, le processus de renouvellement n'était pas aussi dispendieux (ils n'ont à déboursé aucun coût de déplacement et d'hébergement).

The renewal of the IFR rating is an administrative process for Transport Canada that requires a validity sticker to be mailed to successful pilots. The IFR rating renewal requirements imposed an undue burden on Canadian pilots working overseas and on Transport Canada.

2. Consultation on standards incorporated by reference

The *Canadian Aviation Regulations* (CARs) contained a requirement that all standards incorporated by reference must be consulted upon in accordance with the procedures outlined in the *CARAC Management Charter & Procedures*, published by the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC). This requirement limited flexibility and was burdensome for Transport Canada, thereby preventing Transport Canada from being responsive to new issues and possibly leading to standards not being updated in a timely fashion.

3. Validity period of the Aviation Document Booklet

The Aviation Document Booklet (ADB) is a booklet with enhanced security measures that includes the photo and signature of the ADB holder, and contains the licences, permits and medical certificate of the holder. The ADB had a validity period of five years. There is a financial and administrative burden associated with providing the ADB to document holders. The built-in security features and the nature of the document means there is a low probability of fraudulent documents being produced. The ADB alone does not give any privileges to the holder as it is only the placeholder for licences, permits, and certificates.

4. Reporting date for Annual Airworthiness Information Report

All Annual Airworthiness Information Reports (AAIRs) were required to be submitted to Transport Canada by the anniversary date of the issuance of the aircraft's flight authority or another date agreed upon by the owner and the Minister. The AAIR reporting requirements posed administrative challenges for the department and impeded the Minister's ability to pursue non-reporting owners who did not report in a timely manner.

Le renouvellement de la qualification de vol IFR est également un processus administratif pour Transports Canada qui doit poster un autocollant attestant de la validité de la qualification aux pilotes qui réussissent les tests. Les exigences de renouvellement de la qualification de vol IFR imposaient un fardeau indu aux pilotes canadiens qui travaillent outre-mer ainsi qu'à Transports Canada.

2. Consultation relative aux normes incorporées par renvoi

Une exigence du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) stipulait que toutes les normes incorporées par renvoi doivent avoir fait l'objet d'une consultation conformément aux procédures précisées dans la *Charte de gestion et procédures du CCRAC* publiée par le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Cette exigence restreignait la marge de manœuvre et était contraignante pour Transports Canada, l'empêchant de réagir avec célérité aux nouveaux enjeux et entraînant la possibilité que les normes ne soient pas toujours mises à jour en temps opportun.

3. Période de validité du carnet de documents d'aviation

Le carnet de documents d'aviation (CDA) est visé par des mesures de sécurité renforcées, notamment l'exigence de la photo et de la signature du détenteur du carnet, et il comprend les licences, les permis et le certificat médical du titulaire. La période de validité du CDA était de cinq ans. Procurer aux titulaires de documents d'aviation leur CDA représente un fardeau financier et administratif. Les caractéristiques de sécurité intégrées et la nature du document sont telles qu'il est peu probable que de faux documents soient produits. Le CDA seul n'accorde aucun privilège au titulaire puisqu'il n'est que la pochette dans laquelle sont conservés les licences, les permis et les certificats.

4. Date de présentation du rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne

Tous les rapports annuels d'information sur la navigabilité aérienne (RAINA) devaient être transmis à Transports Canada au plus tard à la date d'anniversaire de la délivrance de l'autorité de vol à l'égard de l'aéronef en cause ou à une autre date sur laquelle le propriétaire et le ministre s'étaient entendus au préalable. Ces exigences quant à la date de présentation des RAINA représentaient des défis sur le plan administratif pour le Ministère et empêchaient le ministre de poursuivre les propriétaires qui ne présentaient pas leur rapport en temps opportun.

5. Runway specifications for aerodromes

A previous amendment limited consultation to those runway extensions that will result in an increase in length of an existing runway by 100 m or by 10%, whichever is greater. The original intention was to consult on runway extensions that exceed 100 m or when the runway increases by 10% of its overall length. The runway specifications limit when consultation is required beyond what was originally intended and does not reflect the intent of what was consulted on with stakeholders when the previous amendment to this section was being developed.

6. Minor amendments recommended by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) has identified minor issues with the CARs and has recommended the CARs be amended to address these issues in order to ensure the accurate interpretation of the Regulations (e.g. ensure the consistent use of terminology in both the English and French versions).

7. Minor technical amendments

Transport Canada has identified minor technical issues (e.g. inconsistent structure and terminology, obsolete references) with the CARs and is making amendments to address these issues.

Background

1. Instrument Flight Rule rating requirements and expiry

Pilots require a licence to fly aircraft just like drivers require a licence to operate a motorized vehicle. A pilot's licence indicates that the pilot has the knowledge and experience required to fly an aircraft demonstrated through a knowledge test and flying test. Every pilot's licence has one or more ratings indicating that they are licensed to fly in a particular category (e.g. airline transport pilot licence — aeroplane; commercial pilot licence — helicopter; commercial pilot licence — aeroplane; private pilot licence — aeroplane). This is similar to someone who holds a valid motor vehicle driver's licence which indicates that a person may drive a transport truck or a motorcycle.

As part of pilots' IFR rating training and subsequent renewal of their IFR rating, pilots learn and demonstrate that they can evaluate weather, dispatch the flight, and fly

5. Spécifications relatives aux pistes pour les aérodromes

Une modification précédente visait à limiter les consultations au prolongement de piste de 100 m ou qui représentent 10 % de la longueur de piste, selon la plus élevée de ces deux valeurs. À l'origine, l'intention était d'exiger des consultations pour les travaux qui prolongent une piste de plus de 100 m ou qui augmentent sa longueur de 10 %. Les spécifications limitent les situations qui exigent des consultations d'une façon plus restrictive que ce qui était prévu à l'origine et ne sont pas le reflet des considérations qui ont fait l'objet de consultations auprès des intervenants au moment d'élaborer la modification précédente de cet article.

6. Modifications mineures recommandées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER) a relevé des problèmes mineurs concernant le RAC et a recommandé de le modifier pour corriger ces problèmes afin d'éviter toute interprétation erronée (par exemple aux fins d'uniformisation de la terminologie dans les versions anglaise et française).

7. Modifications techniques mineures

Transports Canada a relevé des problèmes techniques mineurs (par exemple un manque d'uniformité structurale et terminologique, des références désuètes) dans le RAC et procède à des modifications dans le but de les corriger.

Contexte

1. Exigences relatives à la qualification de vol aux instruments et date d'expiration

Les pilotes doivent être titulaires d'une licence pour faire voler un aéronef au même titre que les conducteurs ont besoin d'un permis pour conduire un véhicule motorisé. La licence du pilote indique que ce dernier possède les connaissances et l'expérience requises pour piloter un aéronef, dont il a fait la démonstration en réussissant un test de connaissances et un test en vol. Chaque licence de pilote indique une ou plusieurs qualifications de vol dans une catégorie en particulier (par exemple licence de pilote de ligne — avion; licence de pilote professionnel — hélicoptère; licence de pilote professionnel — avion; licence de pilote privé — avion). La situation est la même pour le titulaire d'un permis de conduire valide qui indique, selon la classe, qu'il peut conduire un camion de transport ou une motocyclette.

Dans le cadre de la procédure de formation de vol IFR et de renouvellement par la suite de leur qualification de vol IFR, les pilotes apprennent et font la démonstration qu'ils

the aircraft in difficult weather conditions and considering other traffic in the air solely by relying on instrument and navigational aids. To maintain a valid IFR rating, pilots have to acquire six hours of instrument time and complete six instrument approaches within the six months prior to an IFR flight, either in an aircraft or flight simulator. While a pilot's licence is valid for five years, their IFR rating expires every 24 months.

Transport Canada must administer approximately 8 856 IFR rating renewals annually. Once a pilot has completed their IFR testing, a report containing the results of the test is submitted to Transport Canada. If the report indicates that the pilot has passed the test, Transport Canada mails a validity sticker which must be affixed in the ADB. Generally, pilots employed by medium and large airlines list the airlines' central administration office as the pilot's address. An administrative officer would receive the stickers, update the individual pilot's electronic file and place the sticker in the pilot's mailbox.

The requirement to renew the IFR rating every 24 months imposed an undue burden on Canadian pilots working overseas who were required to return to Canada to renew their IFR rating, which includes an on-the-ground component and a mandatory flight test; and on Transport Canada, which is required to process the IFR rating renewals.

The possibility of allowing a non-expiring IFR rating has been explored extensively. In 2007, Transport Canada conducted a risk assessment to determine the impact of allowing a non-expiring IFR rating. It was determined that any risks could be mitigated by introducing an instrument proficiency check using existing alternatives to the mandatory flight test for instrument rating (i.e. successful completion of a flight test using a flight simulator, a Canadian Forces instrument flight check, or a foreign instrument proficiency check) by expanding the recency requirements (section 401.05 of the CARs).

Recency requirements outline the requirements that a pilot must meet in order to stay current and maintain a valid pilot's licence. These alternatives include flight tests conducted using a flight simulator, recognizing the Canadian Forces instrument flight check or accepting a foreign instrument proficiency check (a test administered by an approved examiner). These alternatives are considered

sont aptes à évaluer les conditions météorologiques, à voir à la régulation des vols qu'ils effectuent, à piloter l'aéronef dans des conditions météorologiques difficiles et à tenir compte des autres aéronefs en vol en se fiant uniquement aux instruments et aux aides à la navigation aérienne. Pour maintenir la validité de leur qualification de vol IFR, les pilotes doivent avoir acquis, dans les six mois précédant un vol IFR, six heures de temps de vol aux instruments et avoir réussi six approches aux instruments à bord d'un aéronef ou d'un simulateur de vol. Alors que la licence du pilote est valide pour une durée de cinq ans, sa qualification de vol IFR expire tous les 24 mois.

Chaque année, Transports Canada doit traiter environ 8 856 renouvellements de qualification de vol IFR. Dès qu'un pilote réussit son test de vol IFR, un rapport présentant les résultats du test est soumis à Transports Canada. Si le rapport indique que le pilote a réussi le test, Transports Canada lui poste un autocollant attestant de la validité de sa qualification qui doit être apposé dans son CDA. En règle générale, les pilotes employés par les entreprises de transport aérien de moyenne et de grande envergure indiquent comme adresse le bureau d'administration centrale de l'entreprise. Un agent administratif reçoit alors l'autocollant, met à jour le dossier électronique du pilote et place l'autocollant dans sa boîte de courrier.

L'exigence visant à renouveler la qualification de vol IFR tous les 24 mois imposait un fardeau indu aux pilotes canadiens qui travaillent outre-mer et qui devaient rentrer au pays pour renouveler leur qualification (procédure qui comprend un volet au sol et un test en vol obligatoire), et à Transports Canada, qui doit traiter les demandes de renouvellement.

La possibilité d'une qualification qui ne serait plus assujettie à une date d'expiration a été soumise à un examen approfondi. En 2007, Transports Canada a mené une évaluation des risques afin de déterminer l'incidence qu'aurait une telle qualification sans date d'expiration. Il a été déterminé que les risques pourraient être atténués si l'on introduisait un contrôle de compétence de vol aux instruments à l'aide d'options déjà disponibles pour remplacer le test en vol obligatoire pour la qualification aux instruments (par exemple la réussite d'un test en vol effectué au moyen d'un simulateur de vol, d'un contrôle pour la qualification de vol aux instruments des Forces canadiennes ou un contrôle de compétence d'une autorité étrangère) en élargissant les exigences relatives à la mise à jour des connaissances (article 401.05 du RAC).

Un pilote doit respecter lesdites exigences réglementaires pour être considéré comme étant à jour et maintenir la validité de sa licence de pilote. Ces options comprennent la réussite d'un test en vol effectué au moyen d'un simulateur de vol, la reconnaissance du contrôle pour la qualification de vol aux instruments des Forces canadiennes ou l'acceptation du contrôle de compétence effectué par une

to provide an equivalent level of safety to the current renewal process, which includes a mandatory flight test.

In 2009, a Notice of Proposed Amendments (NPA) was developed and presented for consultation. The NPA was endorsed by CARAC members and Transport Canada. The issue analysis and mitigation measures recommended in the risk assessment completed in 2007 are still valid in today's context. The environment has not changed substantially since the analysis was completed and the alternatives to the mandatory flight test are still applicable today.

In 2015, an exemption¹ to the IFR requirement was granted that provided alternatives for the mandatory renewal of flight tests for the IFR rating by allowing pilots to exercise the privileges of the IFR rating beyond the two-year validity date provided they meet the conditions set out in the exemption (i.e. successful completion of a flight test using a flight simulator, a Canadian Forces instrument flight check, or a foreign instrument proficiency check). The exemption has not impacted safety; however, it is only valid until October 1, 2020, and is not currently reflected in the legal text of the CARs.

2. Consultations on standards incorporated by reference

“Incorporation by reference” is a term used to describe the mechanism that allows the content of a document not in the text of the regulations to be made a part of the regulations by incorporating the title of the document into the regulations. The CARs (Section 103.01) include requirements for incorporation by reference of standards; it specifically mandates that, when a new standard is being incorporated or an existing standard is being amended, the standard shall be consulted on, in accordance with the *CARAC Management Charter & Procedures*. The *CARAC Management Charter & Procedures* is an administrative document which was incorporated by reference into section 103.01 of the CARs in 1996.

In 2011, Transport Canada initiated a process to modernize its consultation process, and revisited the procedures laid out in the *CARAC Management Charter & Procedures*, which were found to be burdensome, procedure-heavy, and no longer met CARAC's objective to be a modern and nimble consultation body for civil aviation regulatory initiatives. As a result, the *CARAC*

autorité étrangère (le test étant administré par un examinateur autorisé) et on considère qu'elles assurent un niveau de sécurité équivalent à celui du processus actuel de renouvellement qui comprend un test en vol obligatoire.

En 2009, un avis de proposition de modification (APM) a été rédigé et présenté aux fins de consultation. L'APM a été accepté par les membres du CCRAC et Transports Canada. L'analyse des enjeux et les mesures d'atténuation recommandées à l'issue de l'évaluation des risques menée en 2007 demeurent valides dans le contexte actuel. Le contexte a peu changé depuis l'analyse et les options visant à remplacer le test en vol obligatoire sont toujours applicables de nos jours.

En 2015, une exemption¹ de l'exigence visant la qualification de vol IFR a été accordée et offre des solutions de rechange aux tests en vol obligatoires pour la qualification de vol IFR; ainsi, les pilotes sont autorisés à exercer les privilèges de cette qualification après la fin de la période de validité de deux ans pourvu qu'ils répondent aux conditions mentionnées dans l'exemption (c'est-à-dire réussir un test en vol effectué au moyen d'un simulateur de vol, un contrôle pour la qualification de vol aux instruments des Forces canadiennes ou un contrôle de compétence d'une autorité étrangère). L'exemption n'a eu aucune incidence sur la sécurité; cependant, elle n'est valide que jusqu'au 1^{er} octobre 2020 et ne correspond pas au texte juridique du RAC.

2. Consultations relatives aux normes incorporées par renvoi

« Incorporation par renvoi » s'entend du mécanisme employé pour permettre que le contenu d'un document qui ne figure pas dans le texte du RAC en fasse partie en y incorporant son titre. L'article 103.01 du RAC stipule les exigences relatives aux normes incorporées par renvoi et plus précisément qu'il n'est pas possible de prendre ou de modifier une norme à moins d'avoir consulté les parties intéressées à cet égard conformément aux procédures précisées dans la publication intitulée *Charte de gestion et procédures du CCRAC*. Cette dernière publication administrative a été incorporée par renvoi à l'article 103.01 du RAC en 1996.

En 2011, Transports Canada a entrepris de moderniser son processus de consultation et a revu les procédures proposées dans la *Charte de gestion et procédures du CCRAC* qui étaient jugées fastidieuses et contraignantes, et qui ne répondaient plus à l'objectif du CCRAC, qui souhaite être un conseil consultatif moderne et souple pour faire avancer les initiatives réglementaires de l'aviation

¹ In accordance with subsection 5.9(2) of the *Aeronautics Act*, exemptions may be granted by the Minister where it is in the public interest and is not likely to adversely affect aviation safety or security.

¹ En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre peut accorder des exemptions s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire et que la sécurité ou la sûreté aérienne ne risque pas d'être compromise.

Management Charter & Procedures was separated into two distinct documents: the *Canadian Aviation Regulation Advisory Council Management Charter* (2016) and the *Canadian Aviation Regulation Advisory Council Manual of Procedures* (2016). The *Canadian Aviation Regulation Advisory Council Management Charter* governs consultation with stakeholders by outlining the process and tools to be used when amending an existing regulation or standard; or, making a new regulation or standard. The *Canadian Aviation Regulation Advisory Council Manual of Procedures* focuses on how to administer the tools from an internal Transport Canada perspective. Transport Canada remains committed to effective and meaningful consultations; and is committed to meeting its obligations under the Government of Canada's *Cabinet Directive on Regulation* (CDR), which requires government departments to engage affected stakeholders at all stages of the regulatory process.

3. Validity period of the Aviation Document Booklet

In 2008, the air traffic controllers' (ATC) and pilots' licences and permits were replaced with the ADB (section 401.12 of the CARs). At the time, a Canadian Border Services Agency report recommended a five-year validity period for the ADB, similar to passports. Under the previous Regulations, the ADB had a five-year validity period.

Since 2013, the Canadian passport has been available with a 10-year validity period. Transport Canada developed an issue paper recommending the extension of the ADB validity period to 10 years as a cost-saving measure to both Transport Canada, ATCs and pilots.

Issuance of the ADBs by Transport Canada is an administrative transaction separate from the obligations of a licence, permit or rating holder who is required to meet all existing regulatory requirements such as pilot qualifications and medical requirements contained in the CARs in order to maintain a valid licence. There are currently approximately 61 000 ADBs.

4. Reporting date for Annual Airworthiness Information Report

In accordance with the CARs, owners of Canadian aircraft are required to provide the Minister with information on the characteristics of their aircraft and on the maintenance of its airworthiness (i.e. that the aircraft is safe to fly). Owners are required to provide this information to the Minister once a year in the form of the AAIR.

civile. Cet exercice a eu pour résultat la scission de la *Charte de gestion et procédures du CCRAC* en deux documents distincts : la *Charte de gestion du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne* (2016) et le *Manuel des procédures du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne* (2016). Alors que la *Charte de gestion du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne* régit le processus de consultation et définit le processus et les outils de consultation avec les intervenants à utiliser pour modifier un règlement ou une norme en vigueur ou pour prendre un nouveau règlement ou une nouvelle norme, le *Manuel des procédures du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne* traite de l'administration interne des outils du point de vue de Transports Canada. Le Ministère a toujours à cœur de mener des consultations efficaces et significatives, et il s'est engagé à respecter ses obligations découlant de la *Directive du Cabinet sur la réglementation* du gouvernement du Canada qui demande aux ministères fédéraux d'intégrer les intervenants touchés à toutes les étapes du processus de réglementation.

3. Période de validité du carnet de documents d'aviation

En 2008, les licences et les permis des contrôleurs de la circulation aérienne (ATC) et des pilotes ont été remplacés par le CDA (article 401.12 du RAC). À cette époque, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) recommandait dans un rapport d'établir une période de validité de cinq ans pour le CDA, à l'instar des passeports. En vertu de la version précédente du RAC, le CDA était donc valide pour une durée de cinq ans.

Depuis 2013, le passeport canadien est offert avec une période de validité de 10 ans. Transports Canada a préparé un document de travail recommandant la prolongation de la période de validité du CDA à 10 ans à titre de mesure d'économie pour le Ministère, les contrôleurs et les pilotes.

La délivrance des CDA est une opération administrative séparée des obligations du titulaire d'une licence, d'un permis ou d'une qualification, qui doit respecter toutes les exigences réglementaires, comme les qualifications de pilote et les exigences médicales énoncées dans le RAC, afin de maintenir la validité de la licence. On recense actuellement environ 61 000 CDA.

4. Date de présentation du rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne

En application du RAC, les propriétaires d'aéronefs canadiens doivent fournir au ministre des renseignements sur les caractéristiques de leur aéronef et sur le maintien de la navigabilité de l'appareil (en indiquant par exemple qu'il est en bon état de vol). Les propriétaires sont tenus de fournir ces renseignements au ministre une fois par année dans le RAINA.

Transport Canada receives approximately 25 000 AAIRs every year. The AAIRs must be submitted on the anniversary of the day on which the aircraft's flight authority was issued or another date, as agreed on, beforehand, by the owner and the Minister. Receiving 25 000 AAIRs throughout the year means that employees need to consistently stop their other duties to review and process the AAIRs. In addition, Transport Canada may end up processing AAIRs for two calendar years at the same time.

5. Runway specifications for aerodromes

An amendment to Subpart 7 of Part III of the CARs, which came into force on January 1, 2017, required aerodrome operators to consult with stakeholders before developing a new aerodrome or significantly changing an existing aerodrome (i.e. the addition of a new runway or lengthening an existing runway). In order to distinguish between small and large aerodromes, and focus on those extensions that are likely to lead to an increase in aircraft traffic, the amendment limited consultation to those runway extensions that will result in an increase in the length of an existing runway by 100 m or by 10%, whichever is greater.

As a result of the provision, if an existing runway is 1 000 m long and it is being increased by 500 m, it would not require consultation, as the 500 m increase would be neither 100 m nor 10% of the existing runway. This was not the intent of the 2017 amendment nor was it what was communicated to stakeholders during consultations. The intent of the amendment was to consult on an increase in the length of the runway when it exceeds 100 m or when the runway increases by 10% of the overall length, whichever is greater.

6. Minor amendments recommended by the SJCSR

Transport Canada is making minor amendments to the CARs to address the issues identified by the SJCSR.

7. Minor technical amendments

Transport Canada is making additional minor amendments to the CARs to address issues identified by the Department.

Objectives

The objectives of the *Regulations amending the Canadian Aviation Regulations (Various Subjects)* [the amendments] are to clarify, streamline and correct the legal text

Transports Canada reçoit environ 25 000 RAINA par année. Les RAINA doivent être transmis au plus tard à la date d'anniversaire de la délivrance de l'autorité de vol à l'égard de l'aéronef en cause ou à une autre date sur laquelle le propriétaire et le ministre se sont entendus au préalable. La réception de 25 000 RAINA tout au long de l'année exige des employés qu'ils interrompent constamment leurs autres tâches pour examiner et traiter les rapports. De plus, il arrive parfois que Transports Canada doive traiter simultanément des RAINA pour deux périodes de déclaration (années civiles).

5. Spécifications relatives aux pistes pour les aérodromes

Une modification apportée à la sous-partie 7 de la partie III du RAC, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2017, obligeait les exploitants d'aérodrome à consulter les intervenants avant d'aménager un nouvel aérodrome ou d'en modifier un de façon importante (par exemple par l'ajout d'une nouvelle piste, le prolongement d'une piste). Afin d'établir une distinction entre les petits et les grands aérodromes, et de viser les prolongements qui entraîneront vraisemblablement une augmentation du trafic aérien, la modification limite les consultations aux prolongements qui augmentent la longueur d'une piste de 100 m ou de 10 %, selon la plus élevée de ces deux valeurs.

Selon la disposition, dans le cas d'une piste d'une longueur de 1 000 m prolongée de 500 m, les consultations ne seraient pas requises puisque le prolongement de 500 m ne correspondrait ni à la valeur des 100 m ni à celle des 10 %. Ce résultat n'était pas celui visé par la modification de 2017 et ne correspondait pas à ce qui avait été communiqué aux intervenants lors des consultations. La modification avait plutôt comme intention que les intervenants soient consultés pour un prolongement de piste dès qu'il excède 100 m ou dès que le prolongement atteint 10 % de la longueur de la piste, selon la plus élevée de ces deux valeurs.

6. Modifications mineures recommandées par le CMPEP

Transports Canada procède à des modifications mineures dans le RAC dans le but de corriger les problèmes soulevés par le CMPEP.

7. Modifications techniques mineures

Transports Canada procède à d'autres modifications mineures dans le RAC dans le but de corriger les problèmes soulevés par le Ministère.

Objectifs

Les objectifs du *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (divers sujets)* [les modifications] sont de préciser, de simplifier et de corriger le texte

of the CARs, and remove certain unnecessarily burdensome administrative requirements.

Description

1. Instrument Flight Rule rating requirements and expiry

The amendments modify the IFR rating requirements.

Recency requirements: The recency requirements are being amended to require that a pilot with an IFR rating must successfully complete, within the 24 months prior to the flight, an alternative to the mandatory flight test. The alternatives include: the use of flight simulators, recognizing the use of the Canadian Forces instrument check or the use of a foreign instrument proficiency check.

IFR renewals: The amendments remove the requirement that IFR ratings be renewed every two years. As a result, IFR ratings are non-expiring as long as the conditions outlined in the CARs are met (i.e. they meet the recency requirements).

2. Consultations on standards incorporated by reference

The provisions outlining the requirements for standards incorporated by reference are being repealed (section 103.01 of the CARs), including the reference to the *CARAC Management Charter & Procedures*. This document is obsolete as the portion of this document that dealt with consultations has been incorporated into a new document, the *Canadian Aviation Regulation Advisory Council Management Charter*.

3. Validity period of the Aviation Document Booklet

The amendments allow for a 10-year ADB validity period, expressed in months (an increase from the previous 5-year validity period).

4. Reporting date for Annual Airworthiness Information Report

The amendments replace the requirement for owners of Canadian aircraft to submit AAIRs, for the previous calendar year, to the Minister no later than the anniversary of the day on which the aircraft's flight authority was issued, and no later than March 30.

juridique du RAC, et de supprimer certaines exigences administratives inutiles et contraignantes.

Description

1. Exigences relatives à la qualification de vol aux instruments et date d'expiration

Les modifications modifient les exigences relatives à la qualification de vol IFR.

Exigences relatives à la mise à jour des connaissances : Ces exigences font l'objet d'une modification pour exiger qu'un pilote titulaire d'une qualification de vol IFR soit tenu de réussir, dans un délai de 24 mois avant le vol, un test conforme aux solutions de remplacement du test en vol obligatoire. Ces solutions comprennent l'utilisation d'un simulateur de vol, la reconnaissance du contrôle pour la qualification de vol aux instruments des Forces canadiennes ou du contrôle de compétence effectué par une autorité étrangère.

Renouvellement de qualification de vol IFR : Les modifications éliminent l'exigence de renouvellement de la qualification de vol IFR tous les deux ans. Ainsi, les qualifications de vol IFR ne sont plus assujetties à une date d'expiration du moment que les conditions énoncées dans le RAC sont respectées (c'est-à-dire que les exigences relatives à la mise à jour des connaissances sont respectées).

2. Consultations relatives aux normes incorporées par renvoi

Les dispositions qui énoncent les exigences relatives aux normes incorporées par renvoi sont abrogées (article 103.01 du RAC) y compris le renvoi à la publication intitulée *Charte de gestion et procédures du CCRAC*. Le document est désuet puisque la partie qui traite des consultations a été intégrée dans un nouveau document (*Charte de gestion du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne*).

3. Période de validité du carnet de documents d'aviation

Les modifications permettent une période de validité de 10 ans du CDA, exprimée en mois (passant de 5 ans, comme c'était le cas précédemment, à 10 ans).

4. Date de présentation du rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne

Les modifications remplacent l'exigence voulant que les propriétaires d'aéronefs canadiens présentent au ministre des RAINA, pour l'année civile précédente, au plus tard à la date d'anniversaire de la délivrance de l'autorité de vol à l'égard de l'aéronef en cause, sans dépasser le 30 mars.

5. Runway specifications for aerodromes

The amendments clarify that consultations must be undertaken when an increase in the length of a runway exceeds 100 m or when the runway increases by more than 10% of the overall length, whichever is greater.

6. Minor amendments recommended by the SJCSR

- Subsection 101.01(1) — (General Provisions — Interpretation): In the definition of “certificat de type” in the French version, the words “fiches de données de certificat de type” are being replaced with “fiches de données du certificat de type.”
- Paragraph 107.03(b) — (Safety Management System Requirements — Safety Management System): In the French version, “buts” is being replaced with “objectifs.”
- Paragraph 302.07(1)(g) — (Airports — Obligations of Operator): In the French version, “tâches” is being replaced with “fonctions.”
- Subsection 302.202(2) — (Airport Emergency Plan): In the English version, “sufficient” is being replaced by “that is necessary.” In the French version, “suffisant” is being replaced by “nécessaire.”
- Paragraph 302.202(3)(a) — (Airport Emergency Plan): In the English version, “maintain” is being replaced with “keep.”
- Paragraph 302.202(4)(b) — (Airport Emergency Plan): In the English version, “emergency” is being inserted before the term “plan” in two instances. In the French version, “d’urgence” is being inserted after the term “plan” in one instance.
- Subsection 302.207(1) — (Airports — Personnel and Training): In the French version, “celles de coordonnateur” is being replaced with “des fonctions de coordonnateur.”
- Paragraph 302.505(2)(c) — (Person Managing the Safety Management System): In the English version, “functions” is being replaced with “duties.”
- Subsection 305.33(7) — (Heliports — Lights): In the English version, the words “when required” are being removed. In the French version, the words “sur demande” are being removed.
- Paragraph 305.37(1)(d) — (Heliports — Requirements for Marking or Lighting Obstacles): In the English version, “obstacles” is being replaced with “obstacle.”
- Paragraph 521.31(2)(a) — (Standards of Airworthiness): In the French version, the name of the chapter (“Équipement d’aéronef et installation”) is being italicized.

5. Spécifications relatives aux pistes pour les aérodromes

Les modifications précisent que les consultations doivent être entreprises pour un prolongement de piste dès qu’il excède 100 m ou dès qu’il atteint plus de 10 % de la longueur de la piste, selon la plus élevée de ces deux valeurs.

6. Modifications mineures recommandées par le CMPEP

- Paragraphe 101.01(1) — (Dispositions générales — Définitions) : Dans la version française, dans la définition de « certificat de type », « fiches de données de certificat de type » est remplacé par « fiches de données du certificat de type ».
- Alinéa 107.03b) — (Exigences relatives au système de gestion de la sécurité — Système de gestion de la sécurité) : Dans la version française, « buts » est remplacé par « objectifs ».
- Alinéa 302.07(1)g) — (Aéroports — Obligations de l’exploitant) : Dans la version française, « tâches » est remplacé par « fonctions ».
- Paragraphe 302.202(2) — (Plan d’urgence de l’aéroport) : Dans la version anglaise, « sufficient » est remplacé par « that is necessary ». Dans la version française, « suffisant » est remplacé par « nécessaire ».
- Alinéa 302.202(3)a) — (Plan d’urgence de l’aéroport) : Dans la version anglaise, « maintain » est remplacé par « keep ».
- Alinéa 302.202(4)b) — (Plan d’urgence de l’aéroport) : Dans la version anglaise, « emergency » est inséré devant le mot « plan » à deux endroits. Dans la version française, « d’urgence » est inséré après le mot « plan » à un endroit.
- Paragraphe 302.207(1) — (Aéroports — Personnel et formation) : Dans la version française, « celles de coordonnateur » est remplacé par « des fonctions de coordonnateur ».
- Alinéa 302.505(2)c) — (Gestionnaire du système de gestion de la sécurité) : Dans la version anglaise, « functions » est remplacé par « duties ».
- Paragraphe 305.33(7) — (Héliports — Feux) : Dans la version anglaise, les mots « when required » sont supprimés. Dans la version française, les mots « sur demande » sont supprimés.
- Alinéa 305.37(1)d) — (Héliports — Exigences relatives aux marques ou au balisage lumineux des obstacles) : Dans la version anglaise, « obstacles » est remplacé par « obstacle ».
- Alinéa 521.31(2)a) — (Normes de navigabilité) : Dans la version française, le titre du chapitre (« Équipement d’aéronef et installation ») est mis en italique.

- Subsections 521.158(2), (5) and (6), and paragraphs 521.158(8)(b) and 521.159(1)(b) — (Standards of Airworthiness and Aircraft Emissions Standards): In the French version, “de certificat” is being replaced with “du certificat.”
- Paragraph 521.160(2)(b) — (Conformity with Certification Basis): In the French version, “que” is being inserted at the beginning of the provision.
- Section 521.203 — (Application for Supplemental Type Certificate): In the French version, “lui” is being removed before the word “présente” and “à celui-ci” is being inserted after the word “présente.”
- Paragraph 521.355(2)(b) — (Investigation of Service Difficulty Reports): In the French version, “conclut qu’elle est” is being replaced by “juge.”
- Subparagraph 521.357(1)(a)(v) and paragraph 521.365(c) — (Transfer): In the French version, “dossiers” is being replaced with “renseignements.”
- Paragraph 561.04(1)(c), Subsections 561.04(2) and (3) — (Manufacture of Aeronautical Products — Management Personnel): In the French version, “une connaissance” is being replaced with “des connaissances” in paragraph 561.04(1)(c) and subsection 561.04(2). In subsection 561.04(3), “sa connaissance” is being replaced with “ses connaissances.”

7. Minor technical amendments

- Subsection 101.01(1) — (General Provisions — Interpretation): The definition for “ESCAT plan or Emergency Security Control of Air Traffic Plan” is being amended in the French version to ensure that the English and French definitions have the same meaning.
- Paragraph 104.04(1)(a) — (Charges — Processing of Applications Outside Canada): The reference to the “Treasury Board Manual” is being replaced with the “National Joint Council Travel Directive” to clarify that regulatory guidance concerning travel policy should come from the new travel policy adopted by the Government of Canada.
- Subsection 202.03(4) and new subsection 202.03(5) — (Aircraft Marking and Registration — Aircraft Marks): Subsection (4) is being divided into two subsections resulting in a new subsection (5).
- Sections 400, 401 and 405 — (Part IV — Personnel Licensing and Training): The reference to “the Personnel Licensing and Training Standards respecting Flight Training” is being replaced with “Standard 425 — Flight Training” in various provisions.
- Section 406.41 — (Flight Training Units — Defect Recording, Rectification and Control Procedures): Sections 406.41 and 706.05 address the rules concerning repetitive Airworthiness Directive tolerances. Section 406.41 is being amended to align the text with

- Paragraphes 521.158(2), (5) et (6) et alinéas 521.158(8)(b) et 521.159(1)(b) — (Normes de navigabilité et Normes d’émissions des aéronefs) : Dans la version française, « de certificat » est remplacé par « du certificat ».
- Alinéa 521.160(2)(b) — (Conformité à la base de certification) : Dans la version française, « que » est inséré au début de la disposition.
- Article 521.203 — (Demande de certificat de type supplémentaire) : Dans la version française, « lui » est retiré devant le mot « présente » et « à celui-ci » est inséré après le mot « présente ».
- Alinéa 521.355(2)(b) — (Enquête sur les rapports de difficultés en service) : Dans la version française, « conclut qu’elle est » est remplacé par « juge ».
- Sous-alinéa 521.357(1)a)(v) et alinéa 521.365c) — (Transfert) : Dans la version française, « dossiers » est remplacé par « renseignements ».
- Alinéa 561.04(1)c), paragraphes 561.04(2) et (3) — (Construction de produits aéronautiques — Personnel de gestion) : Dans la version française, « une connaissance » est remplacé par « des connaissances » à l’alinéa 561.04(1)c) et au paragraphe 561.04(2). Au paragraphe 561.04(3), « sa connaissance » est remplacé par « ses connaissances ».
-

7. Modifications techniques mineures

- Paragraphe 101.01(1) — (Dispositions générales — Définitions) : Dans la version française, la définition de « plan ESCAT ou Plan relatif au contrôle d’urgence de la circulation aérienne aux fins de la sécurité nationale » est modifiée pour que les définitions des versions anglaise et française aient la même signification.
- Alinéa 104.04(1)a) — (Redevances — Traitement d’une demande à l’extérieur du Canada) : Le renvoi au « Manuel du Conseil du Trésor » est remplacé par « la Directive sur les voyages du Conseil national mixte » afin de préciser que les lignes directrices réglementaires concernant la politique sur les voyages doivent provenir de la nouvelle politique sur les voyages adoptée par le gouvernement du Canada.
- Paragraphe 202.03(4) et nouveau paragraphe 202.03(5) — (Marquage et immatriculation des aéronefs — Marques d’aéronefs) : Le paragraphe (4) est divisé en deux paragraphes, un nouveau paragraphe (5) étant donc ajouté.
- Articles 400, 401 et 405 — (partie IV — Délivrance des licences et formation du personnel) : « Normes de délivrance des licences et de formation du personnel relatives à l’entraînement en vol » est remplacé par « Norme 425 — L’entraînement en vol » dans diverses dispositions.

- section 706.05 and ensure the consistent use of the same structure and terminology.
- Section 602.27 — (Aerobatic Manoeuvres — Prohibited Areas and Flight Conditions): Paragraph (b) is repealed and paragraphs (e) and (f) are added to allow the airspace user to deal directly with the air traffic service provider without involving Transport Canada.
 - Section 602.34 — (Operating and Flight Rules — Cruising Altitudes and Cruising Flight Levels): The table in this section is being updated to reflect the appropriate direction of flight and separation for reduced vertical separation minima (RVSM) flights and non-RVSM flights. Reduced vertical separation minima is the reduction of the standard vertical separation required between aircraft flying between FL290 (29 000 feet) and FL410 (41 000 feet). This results in an increase in the number of aircraft that can safely fly in a particular volume of airspace. The table has been updated to clearly indicate the distance that must be maintained for RVSM and non-RVSM flights.
 - Paragraph 602.96(3)(d) — (Operating Flight Rules — General): The term “airport” is being removed before “operating restrictions” and the words “or heliport” are being inserted after the first use of “airport.” Therefore, the provision will read as follows: “where the aerodrome is an airport or heliport, comply with any operating restrictions specified...”
 - Subsection 602.104(1) — (Operating and Flight Rules — Reporting Procedures for IFR Aircraft When Approaching or Landing at an Uncontrolled Aerodrome): In the French version, the words “et qui effectue une approche ou un atterrissage” are being replaced by “lors d’une approche ou d’un atterrissage.” In addition, “l’aéronef” is being replaced by “l’aérodrome.”
 - Section 602.106 — (Operating and Flight Rules — Noise-Restricted Runways): In the note to the table, the words “Department of Transport” are being replaced with “NAV CANADA” to clarify that the *Canada Flight Supplement* is a NAV CANADA publication, not a Department of Transport publication.
 - Paragraph 602.116(d) — (Operating Flight Rules — VFR Over-the-Top): In paragraph 602.116(d), the amendment will reflect the original intent of the Visual Flight Rules Over-the-Top requirements, by utilizing accepted terminology such as “TEMPO (temporary fluctuation)”/“TEMPO (fluctuation temporaire),” “BECMG (becoming)”/“BECMG (changement permanent)” and “PROB (probability)”/“PROB (probabilité),” and outline obscured vision related to weather.
 - Subsections 602.134(1), (2), (3), (4) and (5) and the tables — (Operating and Flight Rules — Locations Where Services Are Available in English and French): Subsection (1) is being updated to reference section 801.11, and the other subsections and tables are
 - Article 406.41 — (Unités de formation au pilotage — Méthodes d’inscription et de correction des défauts et de contrôle des mesures correctives) : Les articles 406.41 et 706.05 traitent des règles concernant les tolérances répétitives de la consigne de navigabilité. L’article 406.41 est modifié pour correspondre à l’article 706.05 et pour assurer une structure et une terminologie uniformes.
 - Article 602.27 — (Acrobaties aériennes — Interdictions relatives aux endroits et aux conditions de vol) : L’alinéa b) est abrogé et les alinéas e) et f) sont ajoutés pour permettre aux utilisateurs de l’espace aérien de faire affaire directement avec le fournisseur de services de la circulation aérienne sans passer par Transports Canada.
 - Article 602.34 — (Règles d’utilisation et de vol — Altitudes de croisière et niveaux de vol de croisière) : Le tableau de cet article est mis à jour pour refléter la route et l’espacement appropriés des aéronefs RVSM (minimum réduit d’espacement vertical) et non RVSM. Le minimum réduit d’espacement vertical désigne la réduction de l’espacement vertical normalisé requis entre des aéronefs qui volent au FL 290 (29 000 pieds) et au FL 410 (41 000 pieds), ce qui se traduit par une augmentation du nombre d’aéronefs qui peuvent voler en toute sécurité dans un volume particulier d’espace aérien. Le tableau est mis à jour pour indiquer clairement la distance qui doit être maintenue pour les aéronefs RVSM et non RVSM.
 - Alinéa 602.96(3)d) — (Règles d’utilisation et de vol — Généralités) : Les mots « de l’aéroport » sont supprimés après « restrictions d’exploitation » et les mots « ou un héliport » sont insérés après la première occurrence du mot « aéroport ». Par conséquent, la disposition sera la suivante : « si l’aérodrome est un aéroport ou un héliport, se conformer aux restrictions d’exploitation précisées [...] ».
 - Paragraph 602.104(1) — (Règles d’utilisation et de vol — Procédures de comptes rendus d’un aéronef IFR avant d’effectuer une approche ou un atterrissage à un aérodrome non contrôlé) : Dans la version française, les mots « et qui effectue une approche ou un atterrissage » sont remplacés par « lors d’une approche ou d’un atterrissage ». De plus, « l’aéronef » est remplacé par « l’aérodrome ».
 - Article 602.106 — (Règles d’utilisation et de vol — Pistes soumises aux critères acoustiques) : Dans la note du tableau, « ministère des Transports » est remplacé par « NAV CANADA » pour bien préciser que le *Supplément de vol-Canada* est une publication de NAV CANADA et non du ministère des Transports.
 - Alinéa 602.116d) — (Règles d’utilisation et de vol — Vol VFR OTT) : À l’alinéa 602.116d), la modification correspondra à l’intention prévue à l’origine des exigences visant les règles de vol à vue (VFR) au-dessus

being moved to section 801.11, and updated with current tower and flight service stations.

- Section 602.135 — (Operating and Flight Rules — Locations where Services Are Available in English): Section 602.135 deals with flight service stations and air traffic control units and should be located under Part VIII of the CARs. Therefore, section 602.135 is moved to that part and renumbered as section 801.12.
- Paragraph 603.65(f) — (Special Flight Operations — Application): The words “in or into controlled airspace or an air route, or” are being removed so the provision will read “(f) the operation of an aircraft while conducting aerobatic manoeuvres below 2,000 feet AGL.” AGL refers to “above ground level.” This amendment will allow the airspace user to deal directly with the air traffic service provider without involving Transport Canada.
- Paragraph 604.149(3)(b) — (Training and Qualifications Records): In the English version, paragraph 604.149(3)(b) incorrectly references subsection (3). Therefore, the paragraph is being amended to refer to the correct subsection (subsection (2)).
- Paragraph 703.08(g) — (Air Taxi Operations — Contents of Air Operator Certificate): “Navigation system authorizations” is being inserted as subparagraph (ix.1).
- Section 703.87 — (Air Taxi Operations — Designation of Pilot-in-command and Second-in-command) and section 704.107 — (Commuter Operations — Designation of Pilot-in-command and Second-in-command): A new subsection is being created in both sections that will create a formal method of complying with the requirement of designating a pilot-in-command and second-in-command, specifically by including the second-in-command’s name on the flight plan.
- Section 704.33 — (Commuter Operations — Apron and Cabin Safety Procedures): Section 704.33 is being amended to align with sections 703.38 and 705.40. This amendment will ensure that the same terminology is being used throughout Part VII.
- Section 705.203 — (Emergency Features): Section 705.203 incorrectly references section 725.202 of the Standard. Therefore, the section is being amended to refer to the correct section (section 725.203).
- Section 801.11 — (Air Traffic Services — Issuance of ATS Operations Certificate): Subsections 602.134(2), (3), (4) and (5) and the associated tables, as well as section 602.135, are being moved to section 801.11, and updated with current tower and flight service stations.
- Subsection 804.01(4) — (Aviation Weather Services and Assessment of Runway Visibility — Provision of Aviation Weather Services): The references to “runway visual range,” “visibility,” “RVR,” and “runway

de la couche (OTT), par l’emploi de la terminologie autorisée, comme « TEMPO (temporary fluctuation) »/« TEMPO (fluctuation temporaire) », « BECMG (becoming) »/« BECMG (changement permanent) » et « PROB (probability) »/« PROB (probabilité) », et la définition du manque de visibilité attribuable aux conditions météorologiques.

- Paragraphes 602.134(1), (2), (3), (4) et (5) et tableaux — (Règles d’utilisation et de vol — Endroits qui offrent les services en français et en anglais) : Le paragraphe (1) est mis à jour pour faire référence à l’article 801.11, et les autres paragraphes et tableaux sont déplacés pour devenir l’article 801.11, et font l’objet d’une mise à jour pour actualiser les données sur les tours et les stations d’information de vol (FSS).
- Article 602.135 — (Règles d’utilisation et de vol — Endroits qui offrent les services en anglais) : L’article 602.135 traite des FSS et des unités de contrôle de la circulation aérienne (ATC) et devrait donc se trouver sous la partie VIII du RAC. Par conséquent, l’article 602.135 est déplacé dans cette partie et devient l’article 801.12.
- Alinéa 603.65f — (Opérations aériennes spécialisées diverses — Application) : Les mots « soit dans l’espace aérien contrôlé ou sur une route aérienne » au sous-alinéa (i) sont supprimés de sorte que l’alinéa f) aura le libellé suivant : « f) l’utilisation d’un aéronef pour effectuer des acrobaties aériennes à une altitude inférieure à 2 000 pieds AGL ». AGL signifie « au-dessus du sol ». Cette modification permettra aux utilisateurs de l’espace aérien de faire affaire directement avec le fournisseur de services de la circulation aérienne sans passer par Transports Canada.
- Alinéa 604.149(3)b) — (Dossiers de formation et de qualifications) : La version anglaise de l’alinéa 604.149(3)b) fait référence de façon incorrecte au paragraphe (3). Par conséquent, l’alinéa est modifié pour faire référence au paragraphe approprié [paragraphe (2)].
- Alinéa 703.08g) — (Exploitation d’un taxi aérien — Contenu du certificat d’exploitation aérienne) : Ajout d’un sous-alinéa (ix.1) « les autorisations concernant le système de navigation ».
- Article 703.87 — (Exploitation d’un taxi aérien — Désignation d’un commandant de bord et d’un commandant en second) et article 704.107 — (Exploitation d’un service aérien de navette — Désignation d’un commandant de bord et d’un commandant en second) : Ajout d’un nouveau paragraphe pour chacun des articles afin de concevoir une méthode officielle pour se conformer à l’exigence de désignation d’un commandant de bord et d’un commandant en second, plus précisément en intégrant le nom du commandant en second au plan de vol.

visibility” are being removed in order to align with the International Civil Aviation Organization (ICAO) terminology.

- Section 806.01 — (Levels of Service — Interpretation): In the definition of “aeronautical study,” the words “to determine” are being inserted before “how to eliminate or reduce those risks.”

- Article 704.33 — (Exploitation d’un service aérien de navette — Procédures de sécurité dans la cabine et sur l’aire de trafic) : L’article 704.33 est modifié aux fins d’alignement sur les articles 703.38 et 705.40. Cette modification assurera l’uniformité de la terminologie employée dans l’ensemble de la partie VII.
- Article 705.203 — (Dispositifs d’urgence) : L’article 705.203 renvoie de façon incorrecte à l’article 725.202 de la norme. Par conséquent, cet article est modifié pour faire référence à l’article approprié (l’article 725.203).
- Article 801.11 — (Services de la circulation aérienne — Délivrance du certificat d’exploitation des ATS) : Les paragraphes 602.134(2), (3), (4) et (5) et les tableaux connexes, ainsi que l’article 602.135, sont déplacés pour devenir l’article 801.11, et font l’objet d’une mise à jour pour actualiser les données sur les tours et les stations d’information de vol.
- Paragraphe 804.01(4) — (Services de météorologie aéronautique et évaluation de la visibilité sur la piste — Fourniture des services de météorologie aéronautique) : Les références aux termes « portée visuelle de piste », « visibilité », « RVR » et « visibilité sur la piste » sont retirées par souci d’uniformité avec l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI).
- Article 806.01 — (Niveaux de service — Définitions) : Dans la définition d’« étude aéronautique », les mots « à déterminer » sont insérés devant « la façon d’éliminer ou de réduire ces risques ».

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to the IFR rating requirements and expiry proposal and is considered an “OUT” under the Rule. The annualized decrease in administrative costs is \$16,206 or \$1,247 per business (2012 Can\$). Transport Canada estimated that 13 businesses (air operators) will no longer need to submit Pilot Proficiency Check (PPC) reports on behalf of pilots or update their records. The tasks were estimated to take 15 minutes per pilot and were performed by administrative support staff.

Small business lens

The small business lens does not apply to these amendments, as there are no costs on small businesses.

Consultation

Transport Canada consulted stakeholders regarding the amendments on several occasions between 2009 and 2018.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique à la proposition visant les exigences relatives aux qualifications de vol IFR et la date d’expiration et cette proposition est considérée comme une SORTIE. La diminution du coût administratif sur une base annuelle est évaluée à 16 206 \$ ou à 1 247 \$ par entreprise (\$ CA de 2012). Transports Canada estime que 13 entreprises (exploitants aériens) n’auront plus à présenter des rapports de contrôle de compétence du pilote (CCP) pour le compte de leurs pilotes ou à mettre à jour leurs dossiers. La durée des tâches a été estimée à 15 minutes par pilote et était effectuée par le personnel de soutien administratif.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à ces modifications, puisque celles-ci n’entraînent aucun coût pour les petites entreprises.

Consultation

Transports Canada a consulté les intervenants concernant les modifications à plusieurs reprises entre 2009 et 2018.

NPAs (2009-031, 2009-037, 2009-038 and 2009-040) were presented for consultation in 2009 regarding the IFR rating requirements. At that time, the amendments were fully endorsed by CARAC members and Transport Canada.

Given the elapsed time since the 2009 NPAs and associated consultations, stakeholders were consulted again on the proposed amendments in 2015. Two NPAs (2015-017 and 2015-018), which included a detailed table describing the proposed amendments, were published in July 2015 followed by a six-week consultation period. The NPAs outlined the minor amendments, the amendment to the IFR rating and the removal of the provisions outlining the requirements for standards incorporated by reference.

Two comments were received during the 2015 consultation period. The first comment related to a proposal, under consideration at that time, to remove references to the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* from the CARs. However, this proposal is no longer part of the amendments. The second submission, from an airline operator, was about implementation of the IFR rating requirements. The airline representative asked if the pilot would be required to keep a record in their ADB; how evidence-based training would be defined; and mentioned they have an approved 8-month cycle between the evaluation and training simulator sessions. Airline operators are responsible for tracking a pilot's training and recency requirements on behalf of their employees. These amendments do not change that requirement. The six-month recency requirement is in line with Canada's international partners and has been a regulatory requirement since 2001.

On November 3, 2017, an NPA (2017-007) was presented to stakeholders regarding the amendment to section 501.03 of the CARs that would require aircraft owners to submit their AAIR by March 30 of each year. The NPA had a 30-day comment period. Two comments were received — one from a pilots' association and one from an individual aircraft owner. The pilots association's comment centred on ensuring that owners operating in remote locations would still be able to submit a paper version of their AAIR should they have limited or no access to computers or the internet. Transport Canada will not eliminate the ability for aircraft owners to submit a paper version of their AAIR nor would Transport Canada refuse such a submission. The second comment from an individual aircraft owner pertained to a request for accommodation when an owner is not able to file their AAIR by the set date of March 30. Transport Canada confirmed that the

En 2009, une série d'APM (2009-031, 2009-037, 2009-038 et 2009-040) a été présentée aux fins de consultation concernant les exigences relatives aux qualifications de vol IFR. À l'époque, les membres du CCRAC et Transports Canada appuyaient entièrement les modifications.

Étant donné le temps écoulé depuis la présentation des APM de 2009 et des consultations s'y rattachant, les intervenants ont été consultés de nouveau en 2015. Deux APM (2015-017 et 2015-018), qui comportaient un tableau détaillé décrivant les modifications proposées, ont été publiés en juillet 2015 et suivis d'une période de consultation de six semaines. Les APM faisaient état des modifications mineures, de la modification concernant la qualification de vol IFR et du retrait des dispositions concernant les exigences relatives aux normes incorporées par renvoi.

Nous avons reçu deux commentaires durant la période de consultation de l'APM de 2015. Le premier concernait une proposition, envisagée à cette époque, visant à supprimer du RAC les références à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. Cependant, cette proposition ne fait plus partie des modifications. Le deuxième commentaire provenait d'un exploitant aérien et concernait la mise en œuvre des exigences relatives à la qualification de vol IFR. Le représentant de l'entreprise de transport aérien voulait savoir si le pilote était tenu de conserver un dossier dans son CDA et de quelle façon sera définie la formation fondée sur des données probantes. De plus, il a mentionné que l'entreprise avait adopté un cycle approuvé de huit mois entre l'évaluation et les séances de formation sur simulateur de vol. Les exploitants aériens sont responsables du suivi de la formation des pilotes et des exigences relatives à la mise à jour des connaissances pour le compte de leurs employés. Ces modifications ne changent rien à cette exigence. L'exigence de six mois visant la mise à jour des connaissances est conforme aux règles adoptées par les partenaires internationaux du Canada et elle est une exigence réglementaire depuis 2001.

Le 3 novembre 2017, un APM (2017-007) a été présenté aux intervenants concernant la modification de l'article 501.03 du RAC qui exigerait que les propriétaires d'aéronefs présentent leur RAINA au plus tard le 30 mars chaque année. L'APM était soumis à une période de commentaire de 30 jours. Nous avons reçu deux commentaires, l'un provenant d'une association de pilotes, et l'autre, d'un propriétaire d'aéronef. Le commentaire de l'association de pilotes visait à s'assurer que les propriétaires en activité dans les régions éloignées seraient encore autorisés à soumettre une version papier de leur RAINA s'ils avaient un accès limité ou aucun accès à un ordinateur ou à Internet. Transports Canada ne mettra pas fin à cette option pour les propriétaires d'aéronef et ne refusera aucun RAINA en version imprimée. Le deuxième commentaire provenant d'un particulier, propriétaire d'un aéronef, concernait une demande d'accommodement

requirement to submit an AAIR on another date agreed on, beforehand, by the owner and the Minister will remain.

At the CARAC Plenary meeting held on February 22, 2018, Transport Canada updated stakeholders on the status of the amendments and no opposition or objections were raised.

Rationale

1. Instrument Flight Rule rating requirements and expiry

This amendment is compliant with ICAO standards. Annex 1 of the Chicago Convention allows states to develop their own recency requirements in order for pilots to maintain their competency by demonstrating the knowledge and skills required to safely operate an aircraft. The IFR rating requirements will fulfill the requirements set out by ICAO.

The Canadian requirements are equivalent to the United States requirements in that each country requires verification of knowledge and skills on a continuing basis.

Prior to the 2015 exemption, all Canadian pilots were required to renew their IFR rating every 6 to 12 months. However, Canadian pilots based internationally and working for foreign companies had to return to Canada every 6 to 12 months to conduct a flight test as part of their IFR rating renewal. There was a cost to Canadian pilots based abroad or their employers for their flights, accommodations, meals, and the time away from their jobs. These costs have not been incurred by pilots working abroad or their employers since the 2015 exemption was introduced.

Both Transport Canada and airlines incur administrative costs related to the IFR renewal process. Transport Canada receives the IFR renewal results and mails the validity stickers. Airlines pay administrative support to receive the stickers, update the pilot's electronic file and place the sticker in the pilot's mailbox.

There has been an exemption in place since 2015, so the cost savings have already been realized. This amendment

lorsque le propriétaire n'est pas en mesure de transmettre son RAINA avant la date fixée au 30 mars. Transports Canada a confirmé que la possibilité de présenter le RAINA « à une autre date sur laquelle le propriétaire et le ministre se sont entendus au préalable » sera maintenue.

Lors de la réunion plénière du CCRAC tenue le 22 février 2018, Transports Canada a informé les intervenants de l'état d'évolution des modifications et aucune opposition ni objection n'a été soulevée.

Justification

1. Exigences relatives à la qualification de vol aux instruments et date d'expiration

Cette modification est conforme aux normes de l'OACI. L'annexe 1 de la convention de Chicago autorise les États à élaborer leurs propres exigences relatives à la mise à jour des connaissances afin que les pilotes maintiennent leurs compétences en faisant la preuve qu'ils détiennent les connaissances et les compétences requises pour piloter un aéronef en toute sécurité. Les exigences relatives à la qualification de vol IFR satisferont aux exigences établies par l'OACI.

Les exigences canadiennes sont équivalentes à celles adoptées aux États-Unis, en ce sens que les deux pays exigent une vérification régulière des connaissances et des compétences.

Avant l'exemption de 2015, tous les pilotes canadiens étaient tenus de renouveler leur qualification de vol IFR tous les 6 à 12 mois. Toutefois, les pilotes canadiens établis à l'étranger et travaillant pour des compagnies étrangères devaient rentrer au pays tous les 6 à 12 mois pour réussir un test en vol dans le cadre du renouvellement de leur qualification de vol IFR. L'exercice s'avérait coûteux pour les pilotes canadiens établis à l'étranger ou pour leurs employeurs qui devaient assumer les dépenses pour les vols, l'hébergement et les frais de subsistance, sans parler des heures durant lesquelles les pilotes ne travaillaient pas. Depuis l'introduction de l'exemption en 2015, de telles dépenses n'ont plus été engagées par les pilotes travaillant à l'étranger ni par leurs employeurs.

Transports Canada et les entreprises de transport aérien subissent également les coûts administratifs associés au processus de renouvellement de la qualification de vol IFR. Transports Canada reçoit les résultats des tests de vol IFR et envoie par la poste les autocollants attestant la validité de la qualification. Les entreprises, pour leur part, paient des employés de soutien administratif pour recevoir les autocollants, mettre à jour les dossiers électroniques des pilotes et placer les autocollants dans les boîtes de courrier des pilotes.

Depuis qu'il est possible de bénéficier de l'exemption concédée en 2015, des économies de coûts ont pu être

will entrench the criteria outlined in the exemption in the CARs.

The benefit for each Canadian commercial pilot working in a foreign country who is no longer required to renew their IFR rating every two years is calculated as follows: \$800 for a pilot proficiency check; \$300 for the examiner's fee; and \$1,000 for travel.

In addition, domestic operators will stop the practice of submitting the PPC report on behalf of the pilot (0.5 hours × \$100).

For domestic airlines, there are administrative costs associated with the storage of pilot's training records. This amendment will reduce the costs associated with keeping a record of a pilot's validity sticker and having to update the record every two years.

There is also a benefit for Transport Canada. Transport Canada will no longer be required to receive test results and print or mail validity stickers to pilots every two years. The biennial costs for Transport Canada to administer the stickers are: \$2.90 for the sticker plus approximately \$1.00 to mail the sticker out per pilot biennially. As of November 30, 2015, there were 17 711 pilots holding a valid instrument rating qualification. On average half of these pilots (8 856) renew their IFR rating annually. As a result of the amendment, Transport Canada will save \$259,459 present value (PV) on stickers and postage over the 10-year period as well as the annual salary of two full-time employees.

The total cost savings are estimated at \$14.73 million PV over 10 years at a 7% discount rate or \$2.10 million annualized. Of that amount, Canadian pilots would save approximately \$13.42 million PV, Transport Canada will save approximately \$1.14 million PV and Canadian businesses will save approximately \$0.17 million PV.

2. Incorporation by reference

The removal of the provisions related to the requirements for standards incorporated by reference will not impact on Transport Canada's ability to incorporate documents as the *Aeronautics Act* provides an overarching authority for incorporation by reference.

As a result of the removal of these provisions, the reference to the *CARAC Management Charter & Procedures* will no longer exist in the regulations. Ultimately, this will result in greater flexibility in the consultation process. The *CARAC Management Charter & Procedures* will continue

réalisées. Cette modification inscrira dans le RAC les critères énoncés dans l'exemption.

Chaque pilote canadien professionnel travaillant dans un pays étranger qui ne sera plus tenu de renouveler tous les deux ans sa qualification de vol IFR bénéficiera des économies suivantes : 800 \$ pour le CCP; 300 \$ pour les frais de l'examineur; 1 000 \$ en frais de voyage.

De plus, les exploitants canadiens n'auront plus à soumettre le rapport sur le CCP pour le compte du pilote (0,5 heure × 100 \$).

Les transporteurs aériens au pays subissent les coûts administratifs associés à la tenue des dossiers de formation des pilotes. Cette modification réduira les coûts associés à la tenue de ces dossiers, à la réception et au traitement de l'autocollant attestant de la validité de la qualification du pilote, et à l'obligation de mettre ces dossiers à jour tous les deux ans.

Transports Canada y trouve aussi son compte. Le Ministère ne sera plus obligé de recevoir les résultats des tests, ni d'imprimer ou de poster les autocollants aux pilotes tous les deux ans. Les coûts bisannuels d'administration des autocollants étaient les suivants : 2,90 \$ par autocollant en plus des frais postaux s'élevant à environ 1,00 \$, par pilote. Au 30 novembre 2015, on recensait 17 711 pilotes titulaires d'une qualification valide de vol aux instruments. En moyenne, la moitié de ces pilotes (8 856) renouvellent leur qualification de vol IFR annuellement. Grâce à la modification, Transports Canada économisera 259 459 \$ (valeur actualisée) en frais d'autocollants et de poste sur une période de 10 ans, en plus du salaire annuel des deux employés engagés à temps plein pour s'acquitter de ces tâches.

Les estimations des économies de coûts totales en valeur actualisée sont les suivantes : 14,73 millions de dollars sur 10 ans à un taux d'actualisation de 7 % ou 2,10 millions de dollars annualisés. De ce montant, les pilotes canadiens économiseraient en valeur actualisée environ 13,42 millions de dollars, Transports Canada, environ 1,14 million de dollars, et les entreprises canadiennes, environ 0,17 million de dollars.

2. Incorporation par renvoi

Le retrait des dispositions concernant les exigences relatives aux normes incorporées par renvoi n'aura aucune incidence sur la capacité de Transports Canada à incorporer des documents puisque la *Loi sur l'aéronautique*, prédominante, prévoit l'incorporation par renvoi.

Le retrait de ces dispositions aura pour résultat d'éliminer du RAC la référence au document intitulé *Charte de gestion et procédures du CCRAC*. Au final, il en résultera une plus grande souplesse lors du processus de consultation. La *Charte de gestion du Conseil consultatif sur la*

to guide consultations with stakeholders. Transport Canada is committed to continuing to engage stakeholders during the rule-making process and will meet its obligations to consult with stakeholders in accordance with the *Cabinet Directive on Regulation*.

3. Validity period of the Aviation Document Booklet

Benefit to Canadians (pilots and ATCs)

The benefit (cost savings) of extending the validity period from 5 to 10 years is estimated as the total number of all ADBs (pilots and ATCs) that would have been submitted over the last 5 years of the 10-year analysis period (i.e. those ADBs that would have been renewed in the 10-year period) multiplied by the cost of renewing the ADB (photo, verifier signature and mailing cost). The cost savings are estimated at \$30 per booklet, for a total of \$1.06 million PV over the 10-year analysis period.

Benefit to Transport Canada

The benefit (cost savings) of extending the validity period from 5 to 10 years is estimated as the total number of ADBs issued in the last 5 years of the 10-year analysis period multiplied by the cost of issuing each booklet. The cost of issuing each booklet is estimated at \$70 (\$20 for the booklet and \$50 for staff time needed to process the application and booklet). The total cost savings for Transport Canada would therefore be estimated at \$2.47 million PV over the 10-year analysis period.

Therefore, the total cost savings estimate is \$3.54 million PV over 10 years with a 7% discount rate or \$0.50 million annualized.

As a result of the document's security features, there is a low probability of fraudulent documents being produced. An ADB with a 10-year validity period will reduce the financial and administrative burden on the document holder and the government.

4. Reporting date for Annual Airworthiness Information Report

The changes to the reporting requirements for the AAIRs (section 501.03 of the CARs) eliminate administrative challenges experienced by the Department in processing the AAIRs and improve the Minister's ability to pursue owners who do not report in a timely manner.

réglementation aérienne canadienne continuera à servir de guide pour les consultations auprès des intervenants. Transports Canada a toujours à cœur d'intégrer les intervenants touchés à toutes les étapes du processus de réglementation et il s'est engagé à respecter ses obligations de consultation, conformément à la *Directive du Cabinet sur la réglementation*.

3. Période de validité du carnet de documents d'aviation

Avantage pour les Canadiens (pilotes et ATC)

L'avantage (économies de coûts) de prolonger la période de validité, pour la faire passer de 5 à 10 ans, est estimé à partir du nombre total de CDA (pilotes et ATC) qui auraient été traités au cours des 5 dernières années de la période d'analyse de 10 ans (c'est-à-dire les CDA qui auraient été renouvelés au cours de la période de 10 ans) multiplié par le coût du renouvellement du CDA (photo, vérification de la signature et frais de poste). Les économies de coûts sont estimées à 30 \$ par carnet, pour un total de 1,06 million de dollars (valeur actualisée) sur la période d'analyse de 10 ans.

Avantage pour Transports Canada

L'avantage (économies de coûts) de prolonger la période de validité, pour la faire passer de 5 à 10 ans, est estimé à partir du nombre total de CDA délivrés au cours des 5 dernières années de la période d'analyse de 10 ans multiplié par le coût de délivrance de chaque carnet. Ce coût est estimé à 70 \$ (20 \$ pour le carnet et 50 \$ pour le temps consacré au traitement de la demande et du carnet par le personnel). On estime que Transports Canada économiserait, au bout du compte, 2,47 millions de dollars (valeur actualisée) sur la période d'analyse de 10 ans.

Par conséquent, les économies de coûts totales sont estimées à 3,54 millions de dollars (valeur actualisée) sur 10 ans à un taux d'actualisation de 7 % ou à 0,50 million de dollars annualisés.

Grâce aux caractéristiques de sécurité des documents, il est peu probable que de faux documents soient produits. La période de validité de 10 ans du CDA permettra d'atténuer le fardeau financier et administratif, tant pour le titulaire que pour le gouvernement.

4. Date de présentation du rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne

Les modifications apportées aux exigences de présentation des RAINA (article 501.03 du RAC) éliminent les défis sur le plan administratif pour le Ministère et renforcent la capacité du ministre de poursuivre les propriétaires qui ne présentent pas leur rapport en temps opportun.

The inclusion of a specific date will allow Transport Canada to accurately track owners who have not filed their annual AAIR and to better assess the resources needed to process the AAIR. The ability to submit the AAIR on another date agreed on, beforehand, by the owner and the Minister will be retained.

Receiving 25 000 AAIRs throughout the year makes it challenging for Transport Canada to track and pursue non-reporting owners. AAIRs that are submitted at the end of a calendar year are often processed in the next reporting year. This results in Transport Canada processing AAIRs for two reporting years at the same time. In addition, it results in employees constantly stopping their other duties to review and process AAIRs. Receiving all AAIRs at the same time will allow employees to focus their efforts once per year on processing the AAIRs and will lead to a more efficient process.

5. Runway specifications for aerodromes

The amendment will result in the amendments outlining the original intent of the provision, which is to require stakeholder consultation for increasing an existing runway in excess of 100 m (rather than by 100 m) or by more than 10% of its overall length. This amendment corrects a minor error in the previous amendment and is consistent with the runway specifications that stakeholders were consulted on.

6. Minor amendments recommended by the SJCSR

The amendments will provide clarity, consistency between the various parts of the CARs and remove the risks associated with the English and French versions not aligning. These amendments will ensure that the CARs will be properly interpreted. These changes will have no impact or administrative costs to businesses or stakeholders.

7. Minor technical amendments

The amendments will provide clarity, consistency between the various parts of the regulations, and remove the risks associated with the English and French versions not aligning. These amendments will ensure that the CARs operate as expected. These changes will have no impact or administrative costs to businesses or stakeholders.

L'ajout d'une date précise permet à Transports Canada de faire un suivi plus serré auprès des propriétaires qui n'ont pas présenté leur RAINA annuel et de mieux évaluer les ressources requises pour traiter les rapports. La possibilité de présenter le RAINA « à une autre date sur laquelle le propriétaire et le ministre se sont entendus au préalable » sera maintenue.

La réception de 25 000 RAINA tout au long de l'année nuit à la capacité de Transports Canada de faire un suivi adéquat et de poursuivre les propriétaires qui n'ont pas présenté de rapports. Les RAINA soumis à la fin de l'année civile sont souvent traités au cours de l'année de déclaration suivante, ce qui signifie que Transports Canada doit traiter simultanément des RAINA pour deux années de déclaration. Sans parler du fait que les employés doivent constamment interrompre leur travail pour examiner et traiter les RAINA reçus. La réception des rapports à la même période permettra aux employés d'y consacrer leurs efforts une fois par année et se traduira par un processus de traitement plus efficace.

5. Spécifications relatives aux pistes pour les aérodromes

La modification correspondra davantage à l'intention à l'origine de la modification de la disposition du RAC selon laquelle les intervenants doivent être consultés pour un prolongement de piste dès qu'il excède 100 m (plutôt que quand le prolongement est de 100 m) ou dès qu'il atteint plus de 10 % de la longueur de la piste. Elle corrige donc une erreur mineure de la modification précédente et est conforme aux spécifications relatives aux pistes qui ont fait l'objet de consultations auprès des intervenants.

6. Modifications mineures recommandées par le CMPEP

Ces modifications améliorent la clarté et la cohérence entre les diverses parties du RAC et éliminent le risque que les versions anglaise et française ne soient pas harmonisées. Elles assurent que le RAC fonctionne comme il se doit. Ces modifications n'auront aucune incidence pour les entreprises et les intervenants, et n'entraîneront aucun coût administratif.

7. Modifications techniques mineures

Ces modifications amélioreront la clarté et la cohérence entre les diverses parties du RAC, et élimineront les risques découlant du manque d'harmonisation entre les versions anglaise et française. Elles assureront que le RAC sera correctement interprété. Ces modifications n'auront aucune incidence pour les entreprises et les intervenants, et n'entraîneront aucun coût administratif.

Contact

Chief
Regulatory Affairs (AARBH)
Civil Aviation
Safety and Security Group
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-993-7284 or 1-800-305-2059
Fax: 613-990-1198
Email: carrac@tc.gc.ca
Website: www.tc.gc.ca

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires (AARBH)
Aviation civile
Groupe Sécurité et sûreté
Transports Canada
Place de Ville, tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059
Télécopieur : 613-990-1198
Courriel : carrac@tc.gc.ca
Site Web : www.tc.gc.ca

Registration
SOR/2019-120 May 6, 2019

CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES ACT

P.C. 2019-420 May 3, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 55(1)^a of the *Controlled Drugs and Substances Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Narcotic Control Regulations and the Precursor Control Regulations (Fentanyl and Amphetamines)*.

Regulations Amending the Narcotic Control Regulations and the Precursor Control Regulations (Fentanyl and Amphetamines)

Narcotic Control Regulations

1 Item 15 of the schedule to the *Narcotic Control Regulations*¹ is amended by adding the following after subitem 13:

- (14) 4-Anilino-N-phenethylpiperidine (ANPP) (N-phenyl-1-(2-phenylethyl)piperidine-4-amine), its derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues

Precursor Control Regulations

2 The portion of item 10 of the schedule to the *Precursor Control Regulations*² in column 1 is replaced by the following:

| Column 1 | |
|----------|--|
| Item | Precursor set out in Part 1 of Schedule VI to the Act |
| 10 | 3,4-Methylenedioxyphenyl-2-propanone (1-(1,3-benzodioxole)-2-propanone), its derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues, including: (1) methyl 3-(1,3-benzodioxol-5-yl)-2-methyloxirane-2-carboxylate (MMDMG) |

Enregistrement
DORS/2019-120 Le 6 mai 2019

LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET AUTRES SUBSTANCES

C.P. 2019-420 Le 3 mai 2019

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 55(1)^a de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les stupéfiants et le Règlement sur les précurseurs (fentanyl et amphétamines)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur les stupéfiants et le Règlement sur les précurseurs (fentanyl et amphétamines)

Règlement sur les stupéfiants

1 L'article 15 de l'annexe du *Règlement sur les stupéfiants*¹ est modifié par adjonction, après le paragraphe (13), de ce qui suit :

- (14) 4-Anilino-N-phényéthylpipéridine (ANPP) (N-phényl-1-(2-phényléthyl)pipéridine-4-amine), ses dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues

Règlement sur les précurseurs

2 Le passage de l'article 10 de l'annexe du *Règlement sur les précurseurs*² figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

| Colonne 1 | |
|-----------|--|
| Article | Précurseur visé à la partie 1 de l'annexe VI de la Loi |
| 10 | Méthylènedioxyphényl-3,4 propanone-2 ((benzodioxole-1,3)-1 propanone-2), ses dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues, notamment : (1) méthyl 3-(1,3-benzodioxol-5-yl)-2-méthylloxirane-2-carboxylate (MMDMG) |

^a S.C. 2017, c. 7, ss. 40(1) to (11)

^b S.C. 1996, c. 19

¹ C.R.C., c. 1041

² SOR/2002-359

^a L.C. 2017, ch. 7, par. 40(1) à (11)

^b L.C. 1996, ch. 19

¹ C.R.C., ch. 1041

² DORS/2002-359

3 The portion of item 13 of the schedule to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

| Column 1 | |
|----------|---|
| Item | Precursor set out in Part 1 of Schedule VI to the Act |
| 13 | 1-Phenyl-2-propanone, its derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues, including: (1) methyl 2-methyl-3-phenyloxirane-2-carboxylate (BMK methyl glycidate) (2) 3-oxo-2-phenylbutanamide (α -phenylacetoacetamide-APAA) |

4 The portion of item 29 of the schedule to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

| Column 1 | |
|----------|---|
| Item | Precursor set out in Part 1 of Schedule VI to the Act |
| 29 | Norfentanyl (N-phenyl-N-piperidin-4-yl)propanamide, its salts, derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues |

5 The schedule to the Regulations is amended by adding the following after item 32:

| Item | Column 1 Precursor set out in Part 1 of Schedule VI to the Act | Column 2 Maximum Quantity (expressed as an absolute amount or per package) |
|------|---|---|
| 33 | Benzylfentanyl (N-(1-benzylpiperidin-4-yl)-N-phenylpropionamide), its salts, derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues | 0 |

Coming into Force

6 These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The Government of Canada is committed to protecting the health and safety of Canadians by minimizing the risks caused by diversion and problematic use of controlled substances. Precursor chemicals that can be used in the illegal production of controlled substances are controlled

3 Le passage de l'article 13 de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

| Colonne 1 | |
|-----------|---|
| Article | Précurseur visé à la partie 1 de l'annexe VI de la Loi |
| 13 | Phényl-1 propanone-2, ses dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues, notamment : (1) méthyl-2-méthyl-3-phényloxirane-2-carboxylate de méthyle (glycidate de méthyle-BMC) (2) 3-oxo-2-phénylbutanamide (α -phénylacétoacétamide-APAA) |

4 Le passage de l'article 29 de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

| Colonne 1 | |
|-----------|---|
| Article | Précurseur visé à la partie 1 de l'annexe VI de la Loi |
| 29 | Norfentanyl (N-phényl-N-(pipéridinyl-4)propanamide), ses sels, dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues |

5 L'annexe du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 32, de ce qui suit :

| Article | Colonne 1 Précurseur visé à la partie 1 de l'annexe VI de la Loi | Colonne 2 Quantité maximale (en valeur absolue ou par emballage) |
|---------|--|---|
| 33 | Benzylfentanyl (N-(1-benzylpipéridin-4-yl)-N-phénylpropionamide), ses sels, dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues | 0 |

Entrée en vigueur

6 Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le gouvernement du Canada s'est engagé à protéger la santé et la sécurité des Canadiens en réduisant au minimum les risques causés par le détournement et l'utilisation problématique de substances désignées. Les précurseurs chimiques qui peuvent être utilisés dans la

under the *Controlled Drugs and Substances Act* (CDSA) and its regulations. In recent years, certain novel chemicals that can be used in the illegal production of fentanyl and amphetamines have been identified by law enforcement agencies. These chemicals are not currently controlled under the CDSA and, therefore, activities with these substances, including importation into Canada, can occur legally. This means law enforcement officials can only take action once illegal substances are produced using these chemicals or if they have evidence that these chemicals will be used to produce an illegal substance. In order to protect public health and safety, it is necessary to control these chemicals under the CDSA and its regulations as part of the Government's efforts to address the opioid crisis and respond to problematic substance use. This will allow Canada Border Services Agency (CBSA) officers and law enforcement officers to take actions to stop illegal trafficking and production of fentanyl and amphetamines.

Background

Precursors are chemicals that are either used as the core chemical structures or as essential reagents or solvents in the synthesis of controlled substances. Currently, 37 chemicals are listed as precursors in Schedule VI to the CDSA and regulated under the *Precursor Control Regulations* (PCR).

Fentanyl, a synthetic opioid, is a controlled substance and the fentanyl group (fentanyl and their derivatives and analogues) is listed as item 16 in Schedule I to the CDSA and regulated under the *Narcotic Control Regulations* (NCR). Therapeutic products containing fentanyl are approved in Canada as analgesics for the treatment of severe pain. As an opioid, fentanyl's euphoric effects and addictive properties make it prone to problematic use. Six chemicals that can be used to manufacture fentanyl are currently listed in Schedule VI to the CDSA and regulated under the PCR.

Amphetamines, a group of chemically related substances including amphetamine, methamphetamine and MDMA (ecstasy), are central nerve system stimulants. While some amphetamines have medical applications, many amphetamines, in particular methamphetamine and MDMA, have been illegally produced and trafficked for problematic use for decades. Amphetamines are listed in Schedule I to the CDSA and regulated under part G or J of the *Food and Drug Regulations* (FDR-G or FDR-J). Major amphetamine precursors such as ephedrine, pseudoephedrine, phenylacetic acid, and red and white phosphorus are

production illégale de substances désignées sont contrôlés en vertu de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances* (LRCDAS) et de son règlement d'application. Ces dernières années, certains produits chimiques nouveaux qui peuvent être utilisés dans la production illégale de fentanyl et d'amphétamines ont été identifiés par les organismes d'application de la loi. Ces produits chimiques ne sont pas actuellement contrôlés en vertu de la LRCDAS et, par conséquent, les activités avec ces substances, y compris leur importation au Canada, peuvent avoir lieu légalement. Cela signifie que les agents d'application de la loi ne peuvent agir qu'une fois que des substances illégales sont produites à l'aide de ces produits chimiques ou s'ils ont la preuve que ces produits chimiques seront utilisés pour produire une substance illégale. Afin de protéger la santé et la sécurité publiques, il est nécessaire de contrôler ces produits chimiques en vertu de la LRCDAS et de son règlement d'application dans le cadre des efforts déployés par le gouvernement pour résoudre la crise des opioïdes et réagir à la consommation problématique de substances. Cela permettra à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et aux agents d'application de la loi de mettre fin aux activités illégales de trafic et de production de fentanyl et d'amphétamines.

Contexte

Les précurseurs sont des produits chimiques utilisés comme structures chimiques de base ou comme réactifs ou solvants essentiels dans la synthèse de substances désignées. À l'heure actuelle, 37 produits chimiques figurent à l'annexe VI de la LRCDAS et sont réglementés en vertu du *Règlement sur les précurseurs* (RP).

Le fentanyl, un opioïde synthétique, est une substance désignée et le groupe fentanyl (les fentanyl et leurs dérivés et analogues) est inscrit à l'article 16 de l'annexe I de la LRCDAS et réglementé en vertu du *Règlement sur les stupéfiants* (RS). Les produits thérapeutiques contenant du fentanyl sont approuvés au Canada à titre d'analgésiques pour le traitement de la douleur intense. En tant qu'opioïde, les effets euphoriques du fentanyl et ses propriétés de dépendance en font un produit sujet à une utilisation problématique. Six produits chimiques qui peuvent être utilisés pour fabriquer des fentanyl sont actuellement énumérés à l'annexe VI de la LRCDAS et réglementés en vertu du RP.

Les amphétamines, un groupe de substances chimiques qui comprend l'amphétamine, la méthamphétamine et la MDMA (ecstasy), sont des stimulants du système nerveux central. Bien que certaines amphétamines aient des applications médicales, de nombreuses amphétamines, en particulier la méthamphétamine et la MDMA, sont produites illégalement et font l'objet d'un trafic à des fins problématiques depuis des décennies. Les amphétamines figurent à l'annexe I de la LRCDAS et sont régies par les parties G ou J du *Règlement sur les aliments et drogues* (RAD-G ou RAD-J). Les principaux précurseurs d'amphétamine

currently listed in Schedule VI to the CDSA and regulated under the PCR.

Legislative framework for controlled substances and precursors

The CDSA provides for the control of substances that can alter mental processes and that may produce harm to public health and safety when diverted to an illegal market or used problematically. It also provides for the control of precursors that can be used in the production of controlled substances. Certain activities with controlled substances and precursors are prohibited under the CDSA, unless authorized under the regulations or exempted in accordance with the CDSA. The CDSA specifies the offences and penalties associated with the conduct of illegal activities with controlled substances and precursors. Furthermore, the CDSA authorizes the Governor in Council to make regulations as required and to amend the schedules to the CDSA by order. Substances listed in Schedules I to V to the CDSA are defined as controlled substances, while substances listed in Schedule VI to the CDSA are defined as precursors.

The NCR describe the circumstances and requirements in which persons (including businesses), pharmacists, practitioners and hospitals may conduct regulated activities including possession, sale, distribution, importation and exportation, and production of narcotics. Prior to engaging in an activity with narcotics controlled under the CDSA, persons, including businesses, may be required to submit an application to Health Canada. Authorizations may be provided in the form of a dealer's licence and, for importation and exportation activities, of a permit. There are also requirements related to storage, security, and record keeping.

The PCR set out a framework within which activities with precursors are regulated. Under the PCR, a licence is required for any person to produce, package, sell, provide, import, export, and possess for the purpose of export Class A precursors, and a registration is required for any person to produce for the purpose of sale, import and export Class B precursors. The PCR also specify record keeping, security and reporting requirements for licensed or registered dealers.

The Schedule to the PCR includes specified thresholds, in absolute quantities or package size, for each Class A precursor. These thresholds apply to provisions regarding (1) exempted sale or provision by a specified person; and

comme l'éphédrine, la pseudoéphédrine, l'acide phénylacétique, et le phosphore rouge et blanc figurent actuellement à l'annexe VI de la LRCDas et sont réglementés en vertu de la RP.

Cadre législatif des substances désignées et des précurseurs

La LRCDas permet de contrôler les substances qui peuvent altérer les processus mentaux et qui peuvent nuire à la santé et à la sécurité publiques lorsqu'elles sont détournées vers un marché illégal ou utilisées problématiquement. Elle permet également de contrôler les précurseurs qui peuvent être utilisés dans la production de substances désignées. Certaines activités avec des substances désignées et des précurseurs sont interdites en vertu de la LRCDas, à moins qu'elles ne soient autorisées en vertu des règlements ou qu'elles ne soient exemptées conformément à la LRCDas. La LRCDas précise les infractions et les pénalités associées à la conduite d'activités illégales avec des substances désignées et des précurseurs. En outre, la LRCDas autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements au besoin et à modifier par décret les annexes de la LRCDas. Les substances figurant aux annexes I à V de la LRCDas sont définies comme des substances désignées, tandis que les substances figurant à l'annexe VI de la LRCDas sont définies comme des précurseurs.

Le RS décrit les circonstances et les exigences dans lesquelles les personnes (y compris les entreprises), les pharmaciens, les praticiens et les hôpitaux peuvent exercer des activités réglementées, notamment la possession, la vente, la distribution, l'importation, l'exportation, et la production de stupéfiants. Avant d'entreprendre une activité avec des stupéfiants contrôlés en vertu de la LRCDas, des personnes, y compris des entreprises, peuvent être tenues de présenter une demande à Santé Canada. Les autorisations peuvent prendre la forme d'une licence de distributeur et, pour les activités d'importation et d'exportation, d'un permis. Il existe également des exigences relatives à l'entreposage, à la sécurité et à la tenue de dossiers.

Le RP établit un cadre de réglementation des activités avec précurseurs. En vertu du RP, toute personne est tenue de produire, d'emballer, de vendre, de fournir, d'importer, d'exporter et de posséder aux fins de l'exportation des précurseurs de catégorie A, et une inscription est requise pour que toute personne produise en vue de la vente, de l'importation et de l'exportation des précurseurs de catégorie B. Le RP précise également les exigences auxquelles doivent se conformer les distributeurs autorisés ou inscrits pour la tenue des dossiers, la sécurité et les rapports.

L'annexe du RP comprend des seuils précis, en quantités absolues ou en taille d'emballage, pour chaque précurseur de catégorie A. Ces seuils s'appliquent aux dispositions concernant : (1) la vente ou la fourniture exonérée par une

(2) particular record keeping and transport documentation requirements. The PCR allow retailers who meet the criteria specified in section 5 to sell or provide Class A precursors without a licence if a transaction does not exceed the maximum quantity set out in the Schedule. In addition, particular record-keeping requirements must be met if a licensed dealer, a pharmacist, a practitioner or a person in charge of a hospital sells or provides a Class A precursor above the maximum quantity set out in the Schedule. Furthermore, a specified document must be attached to any shipment of Class A precursors that exceeds the maximum quantity set out in the Schedule.

Fentanyl and its problematic use in Canada

Fentanyl is very toxic and dangerous when used for non-medical purposes due to its potency. Since 2009, there has been a significant increase in opioid-related overdoses and deaths (often characterized as an “opioid crisis”) in Canada. Illegally produced fentanyl poses significant risks to public health as it is often mixed in an unknown quantity with other drugs, such as oxycodone and heroin. Users are not always aware that they are taking fentanyl. The problematic use of opioids is now one of the leading public health and safety concerns in Canada. According to a report issued by Health Canada in December 2018, entitled *National report: Apparent opioid-related deaths in Canada*, there were 3 987 apparent opioid-related deaths in 2017, 92% of which were accidental. Furthermore, 72% of accidental, apparent opioid-related deaths involved fentanyl or its analogues in 2017, compared to 55% in 2016.

According to the Royal Canadian Mounted Police (RCMP), fentanyl is finding its way into the Canadian illegal drug market in three ways: diversion of pharmaceutical fentanyl products (mainly skin patches); smuggling from abroad, notably China; and, more recently, production in clandestine laboratories in Canada using precursor chemicals. Canadian-based organized crime uses the smuggled or Canadian-made illegal fentanyl to prepare products for distribution and sale.

Illegal fentanyls are either imported or produced in Canada. Law enforcement agencies have intercepted numerous unauthorized shipments of fentanyls into Canada and dismantled clandestine laboratories. However, shipments to Canada of chemicals that are not controlled under the CDSA, such as benzylfentanyl, derivatives and analogues of 4-anilino-N-phenethylpiperidine (ANPP) and norfentanyl have been identified by the CBSA.

personne déterminée; (2) les exigences particulières en matière de tenue de dossiers et de documents de transport. Le RP permet aux détaillants qui satisfont aux critères énoncés à l'article 5 de vendre ou de fournir des précurseurs de catégorie A sans licence si une transaction ne dépasse pas la quantité maximale indiquée dans l'annexe. De plus, des exigences particulières en matière de tenue de dossiers doivent être respectées si un distributeur autorisé, un pharmacien, un praticien ou une personne responsable d'un hôpital vend ou fournit un précurseur de catégorie A en une quantité supérieure à la quantité maximale prévue à l'annexe. De plus, un document spécifique doit être joint à tout envoi de précurseurs de catégorie A qui excède la quantité maximale indiquée dans l'annexe.

Le fentanyl et son utilisation problématique au Canada

Le fentanyl est très toxique et dangereux lorsqu'il est utilisé à des fins non médicales en raison de sa puissance. Depuis 2009, on a observé une augmentation importante des surdoses et des décès liés aux opioïdes (souvent qualifiée de « crise des opioïdes ») au Canada. Le fentanyl produit illégalement présente des risques importants pour la santé publique, car il est souvent mélangé en quantité inconnue avec d'autres drogues, comme l'oxycodone et l'héroïne. Les utilisateurs ne savent pas toujours qu'ils prennent du fentanyl. L'utilisation problématique d'opioïdes est maintenant l'une des principales préoccupations en matière de santé et de sécurité publiques au Canada. Selon un rapport publié par Santé Canada en décembre 2018, intitulé *Rapport national : décès apparents liés aux opioïdes au Canada*, il y a eu 3 987 décès apparents liés aux opioïdes en 2017, dont 92 % étaient accidentels. En outre, 72 % des décès apparents accidentels liés aux opioïdes concernaient le fentanyl ou ses analogues en 2017, comparativement à 55 % en 2016.

Selon la Gendarmerie royale du Canada (GRC), le fentanyl entre dans le marché canadien des drogues illégal de trois façons : le détournement de produits pharmaceutiques de fentanyl (principalement des timbres cutanés); la contrebande à l'étranger, notamment en Chine; et, plus récemment, la production dans des laboratoires clandestins au Canada utilisant des produits chimiques précurseurs. Le crime organisé canadien utilise le fentanyl illégal de fabrication clandestine ou canadienne pour préparer des produits en vue de leur distribution et de leur vente.

Les fentanyls illégaux sont importés ou produits au Canada. Les organismes d'application de la loi ont intercepté de nombreux envois non autorisés de fentanyls au Canada et démantelé des laboratoires clandestins. Toutefois, les expéditions au Canada de produits chimiques non contrôlés en vertu de la LRCDS, comme le benzylfentanyl, les dérivés et les analogues de l'ANPP (4-anilino-N-phénéthylpipéridine) et le norfentanyl ont été identifiés par l'ASFC.

Benzylfentanyl is currently controlled in the United States as a precursor under the *Controlled Substances Act*.

Amphetamines and their problematic use in Canada

Recently available information has indicated that there has been a rise in the problematic use of methamphetamine in the past few years. There were 35 methamphetamine-related deaths in 2017 in Manitoba. As well, a 600% increase in the use of methamphetamine has been observed in Vancouver's supervised injection site since 2006. Along with the increase of problematic use of amphetamines, law enforcement agencies have experienced more frequent interceptions of amphetamines. In addition, the CBSA has identified shipments of MMDMG to Canada in the past few years. While many of these shipments were in small quantities, some shipments involve large quantities of the chemical, which can be used in the illegal production of methamphetamine.

Objective

The objective of these amendments is to minimize the risk to the health and safety of Canadians caused by diversion of controlled substances by placing legislative controls on newly identified chemicals that can be used in the illegal production of fentanyl and amphetamines. Such amendments would provide law enforcement agencies with the power to take actions against any unauthorized activities with these substances and allow Health Canada to regulate legitimate activities with these substances, if needed.

Description

Section 60 of the CDSA authorizes the Governor in Council to make an order to amend schedules to the Act. This regulatory initiative amends Schedules I and VI to the CDSA as follows:

- “(14) 4-Anilino-N-phenethylpiperidine (ANPP) (N-phenyl-1-(2-phenylethyl)piperidine-4-amine), its derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues” is added as a new subitem under item 16 (fentanyl, etc.) in Schedule I;
- Item 9 in Part 1 of Schedule VI (3,4-methylenedioxyphenyl-2-propanone) is expanded to include “its derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues, including:
 - (1) methyl 3-(1,3-benzodioxol-5-yl)-2-methyloxirane-2-carboxylate (MMDMG)”;

Le benzylfentanyl est actuellement contrôlé aux États-Unis comme précurseur en vertu de la *Controlled Substances Act*.

Les amphétamines et leur utilisation problématique au Canada

Des renseignements qui ont été rendus accessibles dernièrement indiquent que l'utilisation problématique de la méthamphétamine a augmenté au cours des dernières années. En 2017, le Manitoba a enregistré 35 décès liés à la méthamphétamine. De plus, une augmentation de 600 % de l'utilisation de la méthamphétamine a été observée dans le centre d'injection supervisée de Vancouver depuis 2006. Parallèlement à l'augmentation de l'utilisation problématique d'amphétamines, les organismes d'application de la loi ont connu des interceptions plus fréquentes d'amphétamines. De plus, l'ASFC a identifié des envois de MMDMG au Canada au cours des dernières années. Même si bon nombre de ces expéditions étaient en petites quantités, certaines expéditions impliquent de grandes quantités de produits chimiques qui peuvent être utilisés dans la production illégale de méthamphétamine.

Objectif

Ces modifications visent à réduire au minimum les risques pour la santé et la sécurité des Canadiens causés par le détournement de substances désignées en imposant des contrôles législatifs sur les produits chimiques nouvellement identifiés qui peuvent être utilisés dans la production illégale de fentanyl et d'amphétamines. Ces modifications donneraient aux organismes d'application de la loi le pouvoir de prendre des mesures contre toute activité non autorisée avec ces substances et permettraient à Santé Canada de réglementer les activités légitimes avec ces substances, au besoin.

Description

L'article 60 de la LRC DAS autorise le gouverneur en conseil à prendre un décret pour modifier les annexes de la Loi. Cette initiative de réglementation modifie les annexes I et VI de la LRC DAS comme suit :

- « (14) 4-Anilino-N-phényléthylpipéridine (ANPP) (N-phényl-1-(2-phényléthyl)pipéridine-4-amine), ses dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues » est ajouté comme nouveau paragraphe à l'article 16 (fentanyl, etc.) de l'annexe I;
- L'article 9 dans la partie 1 de l'annexe VI (méthylènedioxyphényl-3,4 propanone-2) est élargi pour inclure « ses dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues, notamment :
 - (1) méthyl 3-(1,3-benzodioxol-5-yl)-2-méthylloxirane-2-carboxylate (MMDMG) »;

- Item 11 in Part 1 of Schedule VI (1-phenyl-2-propanone) is expanded to include “its derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues, including:
 - (1) methyl 2-methyl-3-phenyloxirane-2-carboxylate (BMK methyl glycidate)
 - (2) 3-oxo-2-phenylbutanamide(α -phenylacetoacetamide-APAA)”;
- Item 28 in Part 1 of Schedule VI (norfentanyl) is expanded to include “its salts, derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues”;
- “Benzylfentanyl (N-(1-benzylpiperidin-4-yl)-N-phenylpropionamide), its salts, derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues” is added as a new item in Part 1 of Schedule VI.

Subsection 55(1) of the CDSA authorizes the Governor in Council to amend regulations made under the Act. This regulatory initiative amends the schedules to the NCR and the PCR as follows:

NCR

- “(14) 4-Anilino-N-phenethylpiperidine (ANPP) (N-phenyl-1-(2-phenylethyl)piperidine-4-amine), its derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues” is added as a new subitem under item 15 (fentanyls, etc.).

PCR

- Item 10 [3,4-methylenedioxyphenyl-2-propanone (1-(1,3-benzodioxole)-2-propanone)] in column 1 is expanded to include “its derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues, including:
 - (1) methyl 3-(1,3-benzodioxol-5-yl)-2-methyloxirane-2-carboxylate (MMDMG)”;
- Item 13 (1-phenyl-2-propanone) in column 1 is expanded to include “its derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues, including:
 - (1) methyl 2-methyl-3-phenyloxirane-2-carboxylate (BMK methyl glycidate)
 - (2) 3-oxo-2-phenylbutanamide(α -phenylacetoacetamide-APAA)”;
- Item 29 (norfentanyl) in column 1 is expanded to include “its salts, derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues”;
- “Benzylfentanyl (N-(1-benzylpiperidin-4-yl)-N-phenylpropionamide), its salts, derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues” is added as a new item in column 1 and its corresponding quantity in column 2 is indicated “0.”

- L'article 11 dans la partie 1 de l'annexe VI (phényl-1-propanone-2) est élargi pour inclure « ses dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues, notamment :
 - (1) méthyl-2-méthyl-3-phényloxirane-2-carboxylate de méthyle (glycidate de méthyle-BMC)
 - (2) 3-oxo-2-phénylbutanamide (α -phénylacétoacétamide-APAA) »;
- L'article 28 dans la partie 1 de l'annexe VI (norfentanyl) est élargi pour inclure « ses sels, dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues »;
- « Benzylfentanyl (N-(1-benzylpipéridin-4-yl)-N-phénylpropionamide), ses sels, dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues » est ajouté comme nouvel élément de la partie 1 de l'annexe VI.

Le paragraphe 55(1) de la LRCDas autorise le gouverneur en conseil à modifier les règlements pris en vertu de la Loi. Cette initiative de réglementation modifie les annexes du RS et du RP comme suit :

RS

- « (14) 4-Anilino-N-phénéthylpipéridine (ANPP) (N-phényl-1-(2-phényléthyl)pipéridine-4-amine), ses dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues » est ajouté comme nouveau sous-élément à l'article 15 (fentanyls, etc.).

RP

- L'article 10 [méthylènedioxyphényl-3,4 propanone-2 ((benzodioxole-1,3)-1 propanone-2)] de la colonne 1 est élargi pour inclure « ses dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues, notamment :
 - (1) méthyl3-(1,3-benzodioxol-5-yl)-2-méthyoxyrane-2-carboxylate (MMDMG) »;
- L'article 13 (phényl-1 propanone-2) de la colonne 1 est élargi pour inclure « ses dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues, notamment :
 - (1) méthyl-2-méthyl-3-phényloxirane-2-carboxylate de méthyle (glycidate de méthyle-BMC)
 - (2) 3-oxo-2-phénylbutanamide (α -phénylacétoacétamide-APAA) »;
- L'article 29 (norfentanyl) de la colonne 1 est élargi pour inclure « ses sels, dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues »;
- « Benzylfentanyl (N-(1-benzylpipéridin-4-yl)-N-phénylpropionamide), ses sels, dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues » est ajouté comme nouvel élément dans la colonne 1 et sa quantité correspondante dans la colonne 2 est indiquée par « 0 ».

Regulatory development

Consultation

In order to inform the public of the Government's intent and provide an opportunity for comment, Health Canada published a [notice to interested parties](#) in the *Canada Gazette*, Part I, on December 15, 2018, for a 30-day comment period. In addition to the *Canada Gazette* publication, Health Canada posted the link to the notice on the Consulting with Canadians web page on the Government of Canada website, and notified targeted stakeholders of the notice by email, particularly those regulated under the above-mentioned regulations.

The comment period ended on January 14, 2019, and 11 comments were submitted to Health Canada. Two comments were received from organizations representing the health care sector and eight comments were submitted by private citizens. While four private citizens and one organization indicated support for the proposed scheduling, others expressed their views on the overarching policy framework for controlling drugs. Examples of the comments received are as follows:

- **Comment:** Fentanyl should be controlled more stringently (e.g. as a weapon instead of a drug) given its ability to cause death.

Health Canada response: This issue is outside the scope of this regulatory initiative. Although Health Canada is concerned with the health risks associated with fentanyl, it is a drug; therefore, the CDSA is the appropriate legislative framework for its control. As stated above, Health Canada has developed comprehensive approaches to tackle the opioid crisis in order to minimize the risk to public health and safety caused by the problematic use of opioids, primarily fentanyl.

- **Comment:** Health Canada should focus on the provision of treatment for substance use rather than drug prohibition.

Health Canada response: While enforcing the CDSA is necessary to tackle illegal activities with controlled substances, Health Canada recognizes that there is a public health crisis related to problematic substance use and that past approaches to drug policy have not been effective. The [Canadian drugs and substances strategy](#) takes a public health approach to drug use and restores harm reduction as a key pillar, alongside prevention, treatment and enforcement.

- **Comment:** Scheduling one substance may lead to criminals developing other substances.

Health Canada response: Health Canada is aware of the trend of illegal manufacture of controlled substances and makes efforts to take proactive approaches in scheduling substances under the CDSA, one of which is to include derivatives and analogues of a controlled

Élaboration de la réglementation

Consultation

Afin d'informer le public de l'intention du gouvernement et de lui donner l'occasion de formuler des commentaires, Santé Canada a publié un [avis aux parties intéressées](#) dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 15 décembre 2018 pour une période de commentaires de 30 jours. En plus de la publication dans la *Gazette du Canada*, Santé Canada a affiché le lien vers l'avis sur la page Web Consultations auprès des Canadiens sur le site Web du gouvernement du Canada et a avisé les intervenants ciblés de l'avis par courriel, en particulier ceux qui sont réglementés en vertu des règlements susmentionnés.

La période de commentaires a pris fin le 14 janvier 2019 et 11 commentaires ont été soumis à Santé Canada. Deux commentaires provenaient d'associations de soins de santé et huit commentaires ont été soumis par des citoyens. Alors que quatre citoyens et un organisme ont appuyé le projet d'inscription des produits aux annexes, d'autres ont exprimé leur point de vue sur la politique générale sur la lutte contre la drogue. Voici des exemples des commentaires reçus.

- **Commentaire :** Le fentanyl devrait faire l'objet de contrôles plus stricts (c'est-à-dire comme une arme plutôt qu'un médicament) en raison de sa capacité de causer la mort.

Réponse de Santé Canada : Cet enjeu dépasse la portée de la proposition réglementaire. Santé Canada se préoccupe des problèmes de santé liés à la consommation de fentanyl, mais celui-ci est un médicament. Par conséquent, la LRCDas constitue le cadre législatif pertinent pour assurer le contrôle de ce produit. Comme susmentionné, Santé Canada a élaboré des approches globales pour mettre fin à la crise des opioïdes dans le but d'atténuer les risques pour la santé et la sécurité publiques que constitue la consommation problématique des opioïdes, et surtout du fentanyl.

- **Commentaire :** Santé Canada devrait mettre l'accent sur la prestation de services de traitement pour la consommation de substances plutôt que sur l'interdiction d'un médicament.

Réponse de Santé Canada : L'application des dispositions de la LRCDas est nécessaire pour mettre fin aux activités illégales visant des substances désignées, mais Santé Canada reconnaît qu'il y a une crise de santé publique liée à la consommation problématique de substances et que les approches adoptées auparavant en matière de politique sur les drogues n'ont pas donné de résultats probants. La [Stratégie canadienne sur les drogues et autres substances](#) adopte une approche axée sur la santé publique à l'égard de la consommation de drogues et rétablit comme pilier la réduction des méfaits, de pair avec la prévention, les traitements et l'application.

substance in the schedules to the Act. That way, possible or likely chemicals that share a similar chemical structure with a currently controlled substance will be subject to the control of the CDSA and its regulations.

- **Comment:** The inclusion of derivatives and analogues may pose challenges in determining the scope of control under the CDSA as these terms may implicate numerous chemicals.

Health Canada response: Health Canada recognizes the scientific complexities of determining the control status of chemicals that are considered derivatives and analogues of a controlled substance. Over the course of the administration of the CDSA and its regulations, Health Canada has established a solid knowledge base in chemistry and pharmacology and effective procedures to identify the chemical and pharmacological properties of substances in the context of the Act.

No comments specifically opposing this regulatory initiative were received.

As scheduling the chemicals in question under the CDSA and its regulations may affect international trade in the future, the Government of Canada notified members of the World Trade Organization of this proposal (a link to the notice to interested parties was provided) on December 21, 2018, for a 30-day comment period. No objection has been received from the notified parties.

Given that this regulatory initiative was published in the *Canada Gazette*, Part I, for comment through a notice to interested parties and that the chemicals in question have no legitimate commercial use, this initiative was not republished.

Instrument choice

Scheduling the chemicals in question provides law enforcement agencies with the authority to take legal action in relation to activities with these chemicals that are not in accordance with the CDSA. Furthermore, scheduling these chemicals under the CDSA and its regulations allows Health Canada to place regulatory control on the legitimate production, sale, import and export of these

- **Commentaire :** L'inscription d'un produit aux annexes de la Loi pourrait inciter les criminels à concevoir d'autres substances.

Réponse de Santé Canada : Santé Canada est au courant de la tendance à la production illégale de substances désignées et prend des mesures proactives d'inscription de substances aux annexes de la Loi, y compris les dérivés et analogues d'une substance désignée. Ainsi, les produits chimiques potentiels ou possibles qui possèdent une structure chimique similaire à celle d'une substance actuellement désignée seront assujettis à la LRCDAS et à ses règlements.

- **Commentaire :** L'ajout de dérivés et d'analogues pourrait entraîner des problèmes d'établissement de la portée de la réglementation aux termes de la LRCDAS, car ces termes peuvent viser un grand nombre de produits chimiques.

Réponse de Santé Canada : Santé Canada reconnaît les complexités scientifiques liées à l'établissement du processus de confirmation du statut de produits chimiques considérés comme des dérivés et des analogues d'une substance désignée. Dans le cadre de l'administration de la LRCDAS et de ses règlements, Santé Canada a acquis de solides connaissances en chimie et en pharmacologie, de même que des procédures efficaces pour décrire les propriétés chimiques et pharmacologiques de substances dans le contexte de l'administration de la Loi.

Aucun commentaire s'opposant spécifiquement à la proposition n'a été reçu.

Comme l'établissement du calendrier pour les produits chimiques en question en vertu de la LRCDAS et de ses règlements pourrait avoir une incidence sur le commerce international à l'avenir, le gouvernement du Canada a avisé les membres de l'Organisation mondiale du commerce de cette proposition (par le biais d'un lien à l'avis aux parties intéressées) le 21 décembre 2018, avec une période de commentaires de 30 jours. Aucune objection n'a été reçue des parties avisées.

Étant donné que la proposition réglementaire a été publiée aux fins de commentaires par le biais d'un avis aux parties intéressées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et que les produits chimiques en question n'ont aucun usage commercial légitime, la proposition n'a pas fait l'objet d'une publication préalable.

Choix de l'instrument

L'établissement du calendrier des produits chimiques en question donne aux organismes d'application de la loi le pouvoir de prendre des mesures légales relativement à des activités avec ces produits chimiques qui ne sont pas conformes à la LRCDAS. De plus, l'établissement du calendrier de ces produits chimiques en vertu de la LRCDAS et de ses règlements d'application permet à

chemicals, in the event that they do have a legitimate industrial or commercial use in the future.

Given that these chemicals have no known legitimate industrial or commercial use in Canada, and the only known use of these chemicals is in the illegal production of fentanyl and amphetamines, placing legislative controls on them is the recommended option.

Regulatory analysis

Costs and benefits

The amendments are expected to help mitigate the risks to health and safety associated with the chemicals in question.

Benefits

The precursor substances that are subject to the amendments could be used by clandestine laboratories to produce fentanyl or amphetamines (e.g. methamphetamine or MDMA) for the illegal market. According to the *Canadian Drug Summary: Methamphetamine*, in 2017, law enforcement agencies reported 47 cases of illegal methamphetamine production in Canada, and 7 cases of illegal manufacturing of MDMA were reported in 2016. Problematic use of illegal fentanyl and amphetamines has resulted in significant harm to public health and safety in Canada. Though there are no statistics at the national level on the incidence of negative health outcomes associated with problematic use of fentanyl and amphetamines, in British Columbia, the coroner's report shows that of the 1 380 cases of illegal drug overdose deaths that occurred in the first nine months of 2018, approximately 85% were associated with illegal fentanyl.¹ In Manitoba, there were 35 deaths that occurred in 2017 where methamphetamine was identified as contributing to or causing these deaths.² Controlling substances, including precursor substances that can be used in the illegal production of fentanyl and amphetamines, will ultimately help protect the health and safety of Canadians and is consistent with the whole-of-government approach being taken to help address the opioid crisis.

Costs

Since no legitimate activities have been identified, and no establishments have expressed interest in conducting

Santé Canada d'exercer un contrôle réglementaire sur la production, la vente, l'importation et l'exportation légitimes de ces produits chimiques, dans l'éventualité où ils auraient une utilisation industrielle ou commerciale légitime à l'avenir.

Étant donné que ces produits chimiques n'ont aucune utilisation commerciale ou industrielle légitime connue au Canada, et que la seule utilisation connue de ces produits chimiques est la production illégale de fentanyl et d'amphétamines, il est recommandé d'en exercer des contrôles législatifs.

Analyse de la réglementation

Coûts et avantages

Les modifications devraient aider à atténuer les risques pour la santé et la sécurité associés aux produits chimiques en question.

Avantages

Les substances précurseuses visées par les modifications pourraient être utilisées par les laboratoires clandestins pour produire des fentanyl ou des amphétamines (par exemple la méthamphétamine ou la MDMA) pour le marché illicite. Selon le *Sommaire canadien sur la drogue : la méthamphétamine*, en 2017, les organismes d'application de la loi ont signalé 47 cas de production illégale de méthamphétamine au Canada et 7 cas de fabrication illégale de MDMA ont été signalés en 2016. L'utilisation problématique du fentanyl et des amphétamines illégaux a causé des dommages importants à la santé et à la sécurité publiques au Canada. Bien qu'il n'y ait pas de statistiques à l'échelle nationale sur l'incidence des effets négatifs sur la santé associés à l'utilisation problématique de fentanyl et d'amphétamines, en Colombie-Britannique, le rapport du coroner montre qu'environ 85 % des 1 380 cas de décès par surdose de drogues illégales survenus au cours des neuf premiers mois de 2018 étaient associés à du fentanyl illégal¹. Au Manitoba, 35 décès sont survenus en 2017, où la méthamphétamine a été identifiée comme contribuant à ces décès ou causant ces décès². Le contrôle des substances, y compris les précurseurs qui peuvent être utilisés dans la production illégale de fentanyl et d'amphétamines, contribuera en fin de compte à protéger la santé et la sécurité des Canadiens et sera conforme à l'approche pangouvernementale adoptée pour aider à résoudre la crise des opioïdes.

Coûts

Étant donné qu'aucune activité légitime n'a été identifiée et qu'aucun établissement n'a manifesté d'intérêt à mener

¹ More details can be found in British Columbia's [Statistical Reports](#).

² See "[Meth overdose deaths double in Manitoba in 2 years.](#)"

¹ Plus de détails figurent sur le site Web des [Rapports Statistiques](#) de la Colombie-Britannique (en anglais seulement).

² Consulter « [Meth overdose deaths double in Manitoba in 2 years](#) » (en anglais seulement).

activities with these substances, no stakeholders would be affected by these amendments and they would not incur any incremental costs.

The Government of Canada is not expected to incur any incremental costs. Compliance and enforcement activities conducted by Health Canada and other government agencies will continue to be conducted as per current practice with respect to the family of these substances and no additional resources would be required.

Small business lens

The small business lens does not apply, as there are no associated impacts on businesses.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, as there is no impact on businesses.

Strategic environmental assessment

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

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) was undertaken for this initiative. Controlling these substances is expected to protect the health and safety of Canadians by reducing the risks associated with the availability of these chemicals and their subsequent use in the illegal production of fentanyl and amphetamines (e.g. methamphetamine or MDMA). Though there are sex/gender differences in the problematic use of illicit fentanyls and amphetamines and the resulting adverse outcomes, the GBA+ conducted for these amendments did not uncover any potential gender-based impacts on any subgroups based on gender or any other socioeconomic characteristics.

There is only limited information available that differentiates the cases of reported negative health events associated with fentanyls or amphetamines between men and women. However, research has found that men are at greater risk of harm by illegal fentanyl than women. In Alberta and British Columbia, men accounted for approximately 80% of fentanyl-associated unintentional deaths. In 2017, among Canadians aged 15 or above, the prevalence of lifetime methamphetamine use among males (54.4%) was significantly higher than among females (2.2%). Also, research shows that women seem to be more sensitive to the effects of MDMA when they use the same amount as men; women also reported having more

des activités avec ces substances, aucun intervenant ne serait touché par ces modifications et elles n’entraîneraient aucun coût supplémentaire.

Le gouvernement du Canada ne devrait pas engager de coûts supplémentaires. Les activités de conformité et d’application de la loi de Santé Canada et d’autres organismes gouvernementaux continueront d’être menées conformément à la pratique actuelle en ce qui concerne la famille de ces substances, et aucune ressource supplémentaire ne serait requise.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, car il n’y a aucune incidence connexe sur les entreprises.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas, car il n’y a pas de répercussions sur les entreprises.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à *La directive du Cabinet sur l’évaluation environnementale des propositions de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu’une évaluation environnementale stratégique n’est pas requise pour cette initiative.

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été entreprise pour cette initiative. Le contrôle de ces substances devrait protéger la santé et la sécurité des Canadiens en réduisant les risques associés à la disponibilité de ces substances chimiques et à leur utilisation subséquente dans la production illégale de fentanyl et d’amphétamines (par exemple la méthamphétamine ou la MDMA). Bien qu’il existe des différences entre les sexes dans l’utilisation problématique de fentanyls et d’amphétamines illicites et les résultats défavorables qui en découlent, l’ACS+ menée pour ces modifications n’a révélé aucune incidence possible fondée sur le sexe sur les sous-groupes en fonction du sexe ou de toute autre caractéristique socioéconomique.

Il n’existe que peu d’information qui différencie les cas d’événements de santé négatifs signalés associés aux fentanyls ou aux amphétamines entre les hommes et les femmes. Cependant, des recherches ont révélé que les hommes sont plus à risque de subir des préjudices par le fentanyl illégal que les femmes. En Alberta et en Colombie-Britannique, les hommes représentaient environ 80 % des décès involontaires associés au fentanyl. En 2017, chez les Canadiens âgés de 15 ans ou plus, la prévalence de l’utilisation à vie de la méthamphétamine chez les hommes (54,4 %) était beaucoup plus élevée que chez les femmes (2,2 %). De plus, les recherches montrent que les femmes semblent plus sensibles aux effets de la MDMA

long-term effects (e.g. paranoia, mood swings, anxiety, and depression).

In addition to gender differences, there was uneven distribution of deaths across age groups and provinces:

- In 2017 in British Columbia, 28.9% of accidental apparent fentanyl-related deaths occurred among individuals between the ages of 30 and 39 years.
- In Alberta, among males who died due to a fentanyl overdose, the highest number of deaths occurred among individuals aged between 30 and 34 years, while for females, the highest number of deaths occurred among individuals aged 25 to 29 years.

The potential health benefits associated with these amendments would be experienced by every sub-group of Canadians who use illegal fentanyls and amphetamines. There is no evidence indicating that the existing gender differences in the use patterns of fentanyls and amphetamines and adverse outcomes linked to these substances among different subgroups would be disproportionately affected as a result of the amendments. Therefore, no GBA+ impacts have been identified for this proposal.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Due to the urgent health and safety risks caused by the problematic use of fentanyls and amphetamines, these regulatory amendments come into force on the day of publication in the *Canada Gazette*, Part II. As part of the implementation of these amendments, Health Canada will notify stakeholders of the changes and provide additional information on the Department's website.

Health Canada is responsible for authorizing activities (through licences, permits, and exemptions) with substances scheduled under the CDSA and its regulations and for monitoring compliance with regulatory requirements. Law enforcement agencies and CBSA officials are responsible for taking enforcement action in response to contraventions of the CDSA. Under the CDSA, a range of penalties applies to the offences associated with the precursor chemicals covered by these regulatory amendments. The maximum penalty for indictable offences with respect to substances in Schedule VI to the CDSA is imprisonment for a term not exceeding 10 years.

There are no additional service standards other than those that already exist for issuing licences and permits under the CDSA.

lorsqu'elles utilisent la même quantité que les hommes; les femmes ont aussi déclaré avoir des effets à plus long terme, comme la paranoïa, les sautes d'humeur, l'anxiété et la dépression.

Outre les différences entre les sexes, la répartition des décès entre les groupes d'âge et les provinces était inégale :

- En 2017, en Colombie-Britannique, 28,9 % des décès accidentels apparents liés au fentanyl sont survenus chez les personnes âgées de 30 à 39 ans.
- En Alberta, chez les hommes décédés à la suite d'une surdose de fentanyl, le plus grand nombre de décès a été enregistré chez les personnes âgées de 30 à 34 ans, tandis que chez les femmes, le plus grand nombre de décès a été enregistré chez les personnes de 25 à 29 ans.

Tous les sous-groupes de Canadiens qui utilisent des amphétamines et des fentanyls illégaux bénéficieraient des avantages potentiels pour la santé associés aux modifications. Aucune preuve n'indique que les différences entre les sexes dans les habitudes d'utilisation des fentanyls et des amphétamines et les effets indésirables liés à ces substances dans différents sous-groupes seraient touchés de façon disproportionnée par les modifications. Par conséquent, aucune incidence sur l'ACS+ n'a été déterminée pour cette proposition.

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

En raison des risques urgents pour la santé et la sécurité causés par l'utilisation problématique de fentanyls et d'amphétamines, ces modifications réglementaires entrent en vigueur le jour de leur publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Dans le cadre de la mise en œuvre de ces modifications, Santé Canada informera les intervenants des changements et fournira des renseignements supplémentaires sur le site Web du Ministère.

Santé Canada est responsable d'autoriser les activités (au moyen de licences, de permis et d'exemptions) relatives aux substances inscrites en vertu de la LRCDas et de ses règlements et de surveiller la conformité aux exigences réglementaires. Il incombe aux organismes d'application de la loi et aux agents de l'ASFC de prendre des mesures d'exécution en cas de contravention à la LRCDas. En vertu de la LRCDas, une gamme de sanctions s'applique aux infractions associées aux précurseurs chimiques visés par ces modifications réglementaires. La peine maximale pour les actes criminels relatifs aux substances figurant à l'annexe VI de la LRCDas est un emprisonnement maximal de 10 ans.

Il n'y a pas de normes de service additionnelles autres que celles qui existent déjà pour la délivrance de licences et de permis en vertu de la LRCDas.

Contact

Jennifer Geduld
Controlled Substances and Cannabis Branch
Health Canada
Main Stats Building
150 Tunney's Pasture Driveway
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Email: [hc.csd.regulatory.policy-politique.
reglementaire.dsc.sc@canada.ca](mailto:hc.csd.regulatory.policy-politique.reglementaire.dsc.sc@canada.ca)

Personne-ressource

Jennifer Geduld
Direction générale des substances contrôlées et du
cannabis
Santé Canada
Immeuble principal de Statistique Canada
150, promenade du pré Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Courriel : [hc.csd.regulatory.policy-politique.
reglementaire.dsc.sc@canada.ca](mailto:hc.csd.regulatory.policy-politique.reglementaire.dsc.sc@canada.ca)

Registration
SOR/2019-121 May 6, 2019

CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES ACT

P.C. 2019-421 May 3, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 60^a of the *Controlled Drugs and Substances Act*^b, considering that it is necessary in the public interest, makes the annexed *Order Amending Schedules I and VI to the Controlled Drugs and Substances Act (Fentanyl and Amphetamines)*.

Order Amending Schedules I and VI to the Controlled Drugs and Substances Act (Fentanyl and Amphetamines)

Amendments

1 Item 16 of Schedule I to the *Controlled Drugs and Substances Act*¹ is amended by adding the following after subitem (13):

- (14) 4-Anilino-N-phenethylpiperidine (ANPP) (N-phenyl-1-(2-phenylethyl)piperidine-4-amine), its derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues

2 Item 9 of Part 1 of Schedule VI to the Act is replaced by the following:

- 9 3,4-Methylenedioxyphenyl-2-propanone (1-(1,3-benzodioxole)-2-propanone), its derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues, including:

- (1) methyl 3-(1,3 benzodioxol-5-yl)-2-methyloxirane-2-carboxylate (MMDMG)

3 Item 11 of Part 1 of Schedule VI to the Act is replaced by the following:

- 11 1-Phenyl-2-propanone, its derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues, including:

- (1) methyl 2-methyl-3-phenyloxirane-2-carboxylate (BMK methyl glycidate)

Enregistrement
DORS/2019-121 Le 6 mai 2019

LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET AUTRES SUBSTANCES

C.P. 2019-421 Le 3 mai 2019

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu de l'article 60^a de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant les annexes I et VI de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (fentanyl et amphétamines)*, ci-après, cela lui paraissant nécessaire dans l'intérêt public.

Décret modifiant les annexes I et VI de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (fentanyl et amphétamines)

Modifications

1 L'article 16 de l'annexe I de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*¹ est modifié par adjonction, après le paragraphe (13), de ce qui suit :

- (14) 4-Anilino-N-phénéthylpipéridine (ANPP) (N-phényl-1-(2-phényléthyl)pipéridine-4-amine), ses dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues

2 L'article 9 de la partie 1 de l'annexe VI de la même loi est remplacé par ce qui suit :

- 9 Méthylènedioxyphényle-3,4 propanone-2 ((benzodioxole-1,3)-1 propanone-2), ses dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues, notamment :

- (1) méthyl 3-(1,3-benzodioxol-5-yl)-2-méthyloxirane-2-carboxylate (MMDMG)

3 L'article 11 de la partie 1 de l'annexe VI de la même loi est remplacé par ce qui suit :

- 11 Phényl-1 propanone-2, ses dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues, notamment :

- (1) méthyl-2-méthyl-3-phényloxirane-2-carboxylate de méthyle (glycidate de méthyle-BMC)

^a S.C. 2018, c. 16, s. 206(6)

^b S.C. 1996, c. 19

¹ S.C. 1996, c. 19

^a L.C. 2018, ch. 16, par. 206(6)

^b L.C. 1996, ch. 19

¹ L.C. 1996, ch. 19

(2) 3-oxo-2-phenylbutanamide
(α -phenylacetoacetamide-APAA)

4 Item 28 of Part 1 of Schedule VI to the Act is replaced by the following:

28 Norfentanyl (N-phenyl-N-piperidin-4-ylpropanamide), its salts, derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues

5 Part 1 of Schedule VI to the Act is amended by adding the following after item 31:

32 Benzylfentanyl (N-(1-benzylpiperidin-4-yl)-N-phenylpropionamide), its salts, derivatives and analogues and salts of derivatives and analogues

Coming into Force

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at [page 1749](#) following SOR/2019-120.

(2) 3-oxo-2-phénylbutanamide
(α -phénylacétoacétamide-APAA)

4 L'article 28 de la partie 1 de l'annexe VI de la même loi est remplacé par ce qui suit :

28 Norfentanyl (N-phényl-N-(pipéridinyl-4)propanamide), ses sels, dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues

5 La partie 1 de l'annexe VI de la même loi est modifiée par adjonction, après l'article 31, de ce qui suit :

32 Benzylfentanyl (N-(1-benzylpipéridin-4-yl)-N-phénylpropionamide), ses sels, dérivés et analogues, ainsi que les sels de ses dérivés et analogues

Entrée en vigueur

6 Le présent décret entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la [page 1749](#), à la suite du DORS/2019-120.

Registration
SOR/2019-122 May 6, 2019

AERONAUTICS ACT

P.C. 2019-422 May 3, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9^a of the *Aeronautics Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Miscellaneous Program)*.

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Miscellaneous Program)

Amendments

1 (1) Paragraph 302.505(1)(a) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is replaced by the following:

(a) implement a reporting system to ensure the timely collection of information related to hazards, incidents and accidents that may adversely affect safety;

(2) Paragraph 302.505(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) implement a safety data system, by either electronic or other means, to monitor and analyze trends in hazards, incidents and accidents;

(3) Subsection 302.505(5) of the Regulations is replaced by the following:

(5) The responsibility and accountability of the accountable executive are not affected by the appointment of a person to manage the safety management system under paragraph 302.504(b) or the assignment of management functions to another person under subsection (3).

2 The definition *heliport operations manual* or *HOM* in section 305.01 of the Regulations is replaced by the following:

heliport operations manual* or *HOM means the manual referred to in sections 305.53 to 305.57 and includes any amendments to the manual that are included under

Enregistrement
DORS/2019-122 Le 6 mai 2019

LOI SUR L'ÂÉRONAUTIQUE

C.P. 2019-422 Le 3 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 4.9^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement de l'aviation canadien*, ci-après.

Règlement correctif visant le Règlement de l'aviation canadien

Modifications

1 (1) L'alinéa 302.505(1)a) du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est remplacé par ce qui suit :

a) mettre en œuvre un système de compte rendu pour assurer la collecte en temps opportun de renseignements liés aux dangers, aux incidents et aux accidents qui peuvent avoir un effet néfaste sur la sécurité;

(2) L'alinéa 302.505(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) mettre en œuvre un système de données sur la sécurité, par moyen électronique ou autre, pour surveiller et analyser les tendances concernant les dangers, les incidents et les accidents;

(3) Le paragraphe 302.505(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(5) La nomination d'un gestionnaire du système de gestion de la sécurité en vertu de l'alinéa 302.504b) ou l'attribution à une autre personne de fonctions de gestion en vertu du paragraphe (3) ne portent atteinte ni à la responsabilité ni à l'obligation de rendre compte du gestionnaire supérieur responsable.

2 La définition de *manuel d'exploitation d'héliport* ou *MEH*, à l'article 305.01 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

manuel d'exploitation d'héliport* ou *MEH Le manuel visé aux articles 305.53 à 305.57. La présente définition comprend toute modification du manuel qui y est insérée

^a S.C. 2014, c. 39, s. 144

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

¹ SOR/96-433

^a L.C. 2014, ch. 39, art. 144

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

¹ DORS/96-433

subsection 305.08(4). (*manuel d'exploitation d'hélicoptère* ou *MEH*)

3 The portion of subsection 571.11(4) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

(4) Except as provided in subsections (5) and (7), no person shall sign a maintenance release in respect of maintenance performed on a transport category aeroplane or a turbine-powered helicopter, unless the person

(a) has successfully completed a course of maintenance training that has been approved by the Minister and that is applicable to the type of aircraft, engine or system on which the maintenance is performed, in accordance with Appendix M of Standard 571 — *Maintenance*; or

4 Paragraph 602.63(7)(a) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

a) une combinaison pour passagers d'hélicoptère, conforme aux exigences de l'alinéa 551.407c) du *Manuel de navigabilité*, est fournie pour chaque passager à bord;

5 The portion of section 604.49 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

604.49 Despite paragraph 602.126(1)(b),

6 Subparagraph 604.51(c)(xv) of the Regulations is replaced by the following:

(xv) the standard operating procedures to be followed by flight crew members in normal, abnormal and emergency conditions;

7 Clause 604.53(c)(ii)(A) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(A) sur des routes RNAV fixes de l'espace aérien supérieur,

8 The heading before section 604.54 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Exigences RNPC — routes RNAV fixes de l'espace aérien supérieur

en application du paragraphe 305.08(4). (*helicopter operations manual* or *HOM*)

3 Le passage du paragraphe 571.11(4) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

(4) Sous réserve des paragraphes (5) et (7), il est interdit à toute personne de signer une certification après maintenance pour des travaux de maintenance exécutés sur un avion de catégorie transport ou un hélicoptère à turbomoteur, à moins que, selon le cas :

a) elle n'ait terminé avec succès un cours de formation en maintenance qui est approuvé par le ministre et qui est applicable au type d'aéronef, de moteur ou de système sur lequel des travaux de maintenance ont été exécutés, conformément à l'appendice M de la norme 571 — *Maintenance*;

4 L'alinéa 602.63(7)a) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) une combinaison pour passagers d'hélicoptère, conforme aux exigences de l'alinéa 551.407c) du *Manuel de navigabilité*, est fournie pour chaque passager à bord;

5 Le passage de l'article 604.49 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

604.49 Malgré l'alinéa 602.126(1)b) :

6 Le sous-alinéa 604.51c)(xv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(xv) les procédures d'utilisation normalisées que les membres d'équipage de conduite doivent suivre dans des conditions normales, anormales et d'urgence;

7 La division 604.53c)(ii)(A) de la version française du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(A) sur des routes RNAV fixes de l'espace aérien supérieur,

8 L'intertitre précédant l'article 604.54 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Exigences RNPC — routes RNAV fixes de l'espace aérien supérieur

9 Paragraph 604.57(f) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

f) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et aux pratiques prévues aux articles 1.3.7, 1.3.8 et 1.3.9.2 à 1.3.9.9 du chapitre 1 de la partie B du volume II du manuel PBN.

10 Paragraph 604.58(f) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

f) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et aux pratiques prévues aux articles 1.3.4.2.1 à 1.3.4.4.4 et 1.3.6 du chapitre 1 de la partie C du volume II du manuel PBN.

11 Paragraph 604.59(f) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

f) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et aux pratiques prévues à l'article 2.3.4 du chapitre 2 de la partie B du volume II du manuel PBN.

12 Paragraph 604.60(g) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

g) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et aux pratiques prévues aux articles 3.3.3.2.1.2, 3.3.4.2 à 3.3.4.6 et 3.3.6 du chapitre 3 de la partie B du volume II du manuel PBN.

13 (1) Paragraph 604.83(1)(h) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

h) aucun groupe auxiliaire de bord dont le jet se décharge dans la zone de sécurité de l'avitaillement n'est démarré après que les bouchons de remplissage sont retirés ou que les raccords pour l'avitaillement en carburant sont branchés;

(2) Paragraph 604.83(1)(k) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

k) aucun matériel photographique n'est en train d'être utilisé dans la zone de sécurité de l'avitaillement;

14 Subparagraph 604.85(1)(f)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) the recommendation that a passenger don and secure the passenger's own mask before assisting another passenger with his or her mask;

9 L'alinéa 604.57f) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et aux pratiques prévues aux articles 1.3.7, 1.3.8 et 1.3.9.2 à 1.3.9.9 du chapitre 1 de la partie B du volume II du manuel PBN.

10 L'alinéa 604.58f) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et aux pratiques prévues aux articles 1.3.4.2.1 à 1.3.4.4.4 et 1.3.6 du chapitre 1 de la partie C du volume II du manuel PBN.

11 L'alinéa 604.59f) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et aux pratiques prévues à l'article 2.3.4 du chapitre 2 de la partie B du volume II du manuel PBN.

12 L'alinéa 604.60g) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

g) l'exploitant privé applique les processus, les pratiques et les procédures relatives aux tâches et aux pratiques prévues aux articles 3.3.3.2.1.2, 3.3.4.2 à 3.3.4.6 et 3.3.6 du chapitre 3 de la partie B du volume II du manuel PBN.

13 (1) L'alinéa 604.83(1)h) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

h) aucun groupe auxiliaire de bord dont le jet se décharge dans la zone de sécurité de l'avitaillement n'est démarré après que les bouchons de remplissage sont retirés ou que les raccords pour l'avitaillement en carburant sont branchés;

(2) L'alinéa 604.83(1)k) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

k) aucun matériel photographique n'est en train d'être utilisé dans la zone de sécurité de l'avitaillement;

14 Le sous-alinéa 604.85(1)f)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) la recommandation voulant qu'un passager mette et ajuste son propre masque avant d'aider un autre passager avec le sien;

15 Clause 604.86(1)(a)(iv)(C) of the Regulations is replaced by the following:

(C) the recommendation that a passenger don and secure the passenger's own mask before assisting another passenger with his or her mask,

16 (1) Subsection 604.106(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(2) Le commandant de bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé établit si les conditions de vol, la durée du vol et la condition physiologique des membres d'équipage permettent qu'un repos aux commandes au poste de pilotage soit pris par un membre d'équipage de conduite.

(2) The portion of subsection 604.106(3) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) Le commandant de bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé donne aux membres d'équipage participants un exposé comprenant les éléments suivants :

17 (1) Paragraph 604.127(h) of the Regulations is replaced by the following:

(h) procedures to ensure that the tasks required by a maintenance schedule or by an airworthiness directive are completed in accordance with Subpart 5 of Part VI;

(2) Paragraph 604.127(j) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

j) une description générale du calendrier de maintenance exigé par l'alinéa 605.86(1)a) et, dans le cas d'un avion pressurisé à turbomoteurs ou d'un gros avion, le numéro d'approbation du calendrier de maintenance approuvé en vertu du paragraphe 605.86(2);

18 Paragraph 604.141(2)(e) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

e) mettre en œuvre la procédure relative aux interventions en cas d'urgence visée à l'alinéa 604.203(1)e).

19 Paragraph 805.03(3)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) a record of each occurrence of compliance or non-compliance with the manual or any other document established under subsection 805.02(2) that is found during an audit referred to in paragraph (a) or (b);

15 La division 604.86(1)a)(iv)(C) du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(C) la recommandation voulant qu'un passager mette et ajuste son propre masque avant d'aider un autre passager avec le sien,

16 (1) Le paragraphe 604.106(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le commandant de bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé établit si les conditions de vol, la durée du vol et la condition physiologique des membres d'équipage permettent qu'un repos aux commandes au poste de pilotage soit pris par un membre d'équipage de conduite.

(2) Le passage du paragraphe 604.106(3) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Le commandant de bord d'un aéronef exploité par un exploitant privé donne aux membres d'équipage participants un exposé comprenant les éléments suivants :

17 (1) L'alinéa 604.127h) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

h) une procédure pour que les tâches exigées par un calendrier de maintenance ou une consigne de navigabilité soient exécutées conformément à la sous-partie 5 de la partie VI;

(2) L'alinéa 604.127j) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

j) une description générale du calendrier de maintenance exigé par l'alinéa 605.86(1)a) et, dans le cas d'un avion pressurisé à turbomoteurs ou d'un gros avion, le numéro d'approbation du calendrier de maintenance approuvé en vertu du paragraphe 605.86(2);

18 L'alinéa 604.141(2)e) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) mettre en œuvre la procédure relative aux interventions en cas d'urgence visée à l'alinéa 604.203(1)e).

19 L'alinéa 805.03(3)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) une inscription de chaque cas de conformité ou de non-conformité avec le manuel ou un autre document établi en vertu du paragraphe 805.02(2) qui est relevé au cours d'une vérification visée aux alinéas a) ou b);

20 (1) Paragraph 805.05(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) implement a reporting system to ensure the timely collection of information related to hazards, incidents and accidents that may adversely affect safety;

(2) Paragraph 805.05(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) implement a safety data system, by either electronic or other means, to monitor and analyze trends in hazards, incidents and accidents;

(3) Subsection 805.05(5) of the Regulations is replaced by the following:

(5) The responsibility and accountability of the accountable executive are not affected by the assignment of management functions to another person under subsection (3).

21 The Regulations are amended by replacing “Chapter 571 of the *Airworthiness Manual*” with “Standard 571 — *Maintenance*”, with any necessary modifications, in the following provisions:

- (a) paragraph 571.03(a);
- (b) paragraph 571.07(2)(c);
- (c) the portion of subsection 571.08(1) before paragraph (a);
- (d) subsection 571.10(1);
- (e) the portion of item 1 of Schedule I to Subpart 71 of Part V in column I; and
- (f) paragraph 605.92(1)(c).

Coming into Force

22 These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

20 (1) L’alinéa 805.05(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) mettre en œuvre un système de compte rendu pour assurer la collecte en temps opportun de renseignements liés aux dangers, aux incidents et aux accidents qui peuvent avoir un effet néfaste sur la sécurité;

(2) L’alinéa 805.05(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) mettre en œuvre un système de données sur la sécurité, par moyen électronique ou autre, pour surveiller et analyser les tendances concernant les dangers, les incidents et les accidents;

(3) Le paragraphe 805.05(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(5) L’attribution à une autre personne de fonctions de gestion en vertu du paragraphe (3) ne porte atteinte ni à la responsabilité ni à l’obligation de rendre compte du gestionnaire supérieur responsable.

21 Dans les passages ci-après du même règlement, « chapitre 571 du *Manuel de navigabilité* » est remplacé par « norme 571 — *Maintenance* », avec les adaptations nécessaires :

- a) l’alinéa 571.03a);
- b) l’alinéa 571.07(2)c);
- c) le passage du paragraphe 571.08(1) précédant l’alinéa a);
- d) le paragraphe 571.10(1);
- e) le passage de l’article 1 figurant dans la colonne I de l’annexe I de la sous-partie 71 de la partie V;
- f) l’alinéa 605.92(1)c).

Entrée en vigueur

22 Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) has identified a number of technical issues with the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) and recommended that the CARs be amended to address these issues.

In addition, Transport Canada (TC) has identified one minor editorial amendment that is required for six provisions in the CARs to update a reference to a manual.

Objective

These amendments have the following objectives:

- to correct discrepancies between the French and English versions;
- to harmonize terms used in the CARs with those used in the enabling statute or related regulations;
- to add clarity to regulatory provisions; and
- to update a reference to a manual.

Description and rationale

These amendments are administrative in nature; all but one editorial amendment address recommendations made by the SJCSR.

These amendments correct administrative and editorial inconsistencies in Parts III, V, VI, and VIII of the CARs as outlined below.

Amendments addressing recommendations by the SJCSR

1. Paragraphs 302.505(1)(a) and (d), and 805.05(1)(a) and (d) (Person Managing the Safety Management System) has been amended to replace the terms “establish and maintain” with the term “implement” to require the person managing the safety management system to implement a reporting system and a safety data system. This amendment corresponds to the most recent formulation used in paragraph 604.204(1)(c) of the CARs. The corresponding amendment has been made to the French version.
2. Subsections 302.505(5) and 805.05(5) (Person Managing the Safety Management System) have been amended to add the words “and accountability” to correspond with the terminology used in

RÉSUMÉ D'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPEP) a relevé des problèmes techniques dans le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et recommande que le RAC soit modifié afin d'apporter les corrections requises.

De plus, Transports Canada (TC) a déterminé qu'une modification éditoriale mineure est requise pour six dispositions du RAC afin de mettre à jour un renvoi à un manuel.

Objectif

Ces modifications sont apportées pour :

- corriger des divergences entre les versions française et anglaise;
- harmoniser la terminologie du RAC avec celle de la loi habilitante ou des règlements connexes;
- clarifier les dispositions réglementaires;
- mettre à jour un renvoi à un manuel.

Description et justification

Ces modifications sont de nature administrative; à l'exception de la modification éditoriale, toutes les modifications font suite aux recommandations du CMPEP.

Ces modifications corrigent les incohérences administratives et éditoriales ci-après dans les parties III, V, VI et VIII du RAC.

Modifications faisant suite aux recommandations du CMPEP

1. Les alinéas 302.505(1)a) et d) et les alinéas 805.05(1)a) et d) [Gestionnaire du système de gestion de la sécurité] ont été modifiés pour remplacer les mots « établir et maintenir » par « mettre en œuvre » afin de préciser que le gestionnaire du système de gestion de la sécurité doit mettre en œuvre un système de compte rendu et un système de données sur la sécurité. Cette modification est calquée sur le plus récent libellé de l'alinéa 604.204(1)c) du RAC. La modification correspondante a été apportée à la version anglaise.
2. Les paragraphes 302.505(5) et 805.05(5) [Gestionnaire du système de gestion de la sécurité] ont été modifiés afin d'y ajouter les mots « ni à

- section 106.03. The corresponding amendment has been made to the French version.
3. Section 305.01 — the definition of “heliport operations manual” has been amended to include any amendments to the manual that are “included” pursuant to subsection 305.08(4) as opposed to “approved” pursuant to subsection 305.08(4) as there are no requirements to “approve” amendments to the manual in subsection 305.08(4). The corresponding amendment has been made to the French version.
 4. Paragraph 602.63(7)(a) (Life Rafts and Survival Equipment — Flights over Water) of the French version has been amended to link the subordinate clause to the noun to which it refers. The noun “combinaison” is the antecedent in this case to the requirement to conform to paragraph 551.407(c) of the *Airworthiness Manual* and not the word “passager.”
 5. Section 604.49 (Take-off Minima); the segment of the phrase “For the purposes of” at the beginning of section 604.49 has been replaced with the term “Despite.” The intent of this provision was not to clarify the meaning of the provision to which it refers (602.126(1)(b)) but rather create a limited exception to it. The use of the terms “for the purposes of” is therefore not appropriate. The corresponding amendment has been made to the French version.
 6. Subparagraph 604.51(c)(xv) (Precision Approaches — CAT II and CAT III) has been amended to replace the term “crew members” with the term “flight crew members.” The corresponding amendment has been made to the French version.
 7. Clause 604.53(c)(ii)(A) (CMNPS and RNPC Requirements); the term “routes RNAV supérieures fixes” in the French version has been replaced with “routes RNAV fixes de l’espace aérien supérieur” to ensure a consistent use of terminology.
 8. The heading before section 604.54 in the French version has been replaced with “Exigences RNPC — routes RNAV fixes de l’espace aérien supérieur.”
 9. Paragraphs 604.57(f), 604.58(f), 604.59(f) and 604.60(g) (RNP 10, RNP 4, RNAV 5, RNAV 1 and RNAV 2 Requirements); in the French version, have been amended to replace “et des pratiques prévues” with “et aux pratiques prévues...”
 10. Paragraphs 604.83(1)(h) and (k) (Fuelling with Passengers on Board) have been amended to replace the term “zone de sécurité de l’avitaillement en carburant” with “zone de sécurité de l’avitaillement” in the French version only.
 11. Subparagraph 604.85(1)(f)(ii) and clause 604.86(1)(a)(iv)(C) (Briefing of Passengers) have been
- l’obligation de rendre compte » que l’on retrouve à l’article 106.03. La modification correspondante a été apportée à la version anglaise.
3. Article 305.01 — la définition de « manuel d’exploitation d’héliport » a été modifiée afin de viser toutes les modifications apportées au manuel « insérées » en application du paragraphe 305.08(4), par opposition aux modifications « approuvées » en application de ce paragraphe, car celui-ci n’exige pas que les modifications du manuel soient approuvées. La modification correspondante a été apportée à la version anglaise.
 4. L’alinéa 602.63(7)a) [Radeaux de sauvetage et équipement de survie — Vols au-dessus d’un plan d’eau] de la version française a été modifié afin de corriger une ambiguïté syntaxique. C’est la « combinaison » qui doit être conforme aux « exigences de l’alinéa 551.407c) du *Manuel de navigabilité* » et non les « passagers ».
 5. Article 604.49 (Minimums de décollage); le segment « Pour l’application de » au début de l’article 604.49 a été remplacé par « Malgré ». L’objectif de cette disposition n’est pas d’apporter une précision à l’alinéa auquel elle renvoie [602.126(1)b)] mais plutôt de créer une exception à celui-ci; par conséquent, le syntagme « pour l’application de » est inapproprié. La modification correspondante a été apportée à la version anglaise.
 6. Le sous-alinéa 604.51c)(xv) [Approches de précision — CAT II et CAT III] a été modifié afin de remplacer « l’équipage de conduite doit » par « les membres d’équipage de conduite doivent ». La modification correspondante a été apportée à la version anglaise.
 7. La division 604.53c)(ii)(A) [Exigences CMNPS et RNPC] de la version française a été modifiée par remplacement du terme « routes RNAV supérieures fixes » par « routes RNAV fixes de l’espace aérien supérieur » dans un souci d’uniformiser la terminologie.
 8. L’intertitre précédant l’article 604.54 de la version française a été remplacé par « Exigences RNPC — routes RNAV fixes de l’espace aérien supérieur ».
 9. Les alinéas 604.57f), 604.58f), 604.59f) et 604.60g) [Exigences RNP 10, RNP 4, RNAV 5, RNAV 1 et RNAV 2] de la version française ont été modifiés pour remplacer « et des pratiques prévues » par « et aux pratiques prévues ».
 10. Les alinéas 604.83(1)h) et k) [Avitaillement en carburant avec des passagers à bord] de la version française ont été modifiés pour remplacer le terme « zone de sécurité de l’avitaillement en carburant » par « zone de sécurité de l’avitaillement ».

amended to remove the concept of “requirement” in the French and English versions as there is no obligation or requirement in the CARs for a passenger to don and secure the passengers’ own mask before assisting another passenger and therefore, the safety briefing given to passengers should not include such a requirement.

12. Subsections 604.106(2) and (3) (Controlled Rest on the Flight Deck); the use of terminology in subsections 604.106(2) and (3) in the French version was not consistent with the English expression “aircraft operated by a private operator.” Subsections 604.106(2) and (3) have been amended to align with the terminology found in subsections 604.106(4) and (5) by replacing the term “aéronef” with “aéronef exploité par un exploitant privé” in the French version.
13. Paragraph 604.127(h) (Maintenance Control System) has been amended to replace the phrase “within the time limits set out in” by “in accordance with” to more adequately reflect the requirements in Subpart 5 of Part VI (which does not refer to time limits). The corresponding amendment has been made to the French version.
14. Paragraph 604.127(j) (Maintenance Control System) of the French version has been amended to add the term “avion” before the words “pressurisé à turbomoteurs” to align with the English version.
15. Paragraph 604.141(2)(e) (Operations Manager Qualifications and Responsibilities); the French version has been amended to the singular form to align with paragraph 604.203(1)(e).
16. Paragraph 805.03(3)(d) (Quality Assurance Program) has been amended to align the text with paragraph 302.503(3)(d).

Editorial amendment identified by TC

17. Paragraphs 571.03(a) and 571.07(2)(c), the portion of subsection 571.08(1) before paragraph (a), subsection 571.10(1), paragraph 571.11(4)(a), the portion of item 1 of Schedule I to Subpart 71 of Part V in column 1 and paragraph 605.92(1)(c) have been amended to update the reference from “Chapter 571 of the *Airworthiness Manual*” to “Standard 571 — *Maintenance*.” The corresponding amendment has been made to the French version.

11. Le sous-alinéa 604.85(1)f)(ii) et la division 604.86(1)a)(iv)(C) [Exposé donné aux passagers] ont été modifiés afin de supprimer le concept « d’obligation » dans les versions française et anglaise, car selon les dispositions du RAC, les passagers ne sont pas obligés de mettre et d’ajuster leur propre masque avant d’aider un autre passager. Par conséquent, l’exposé sur les mesures de sécurité donné aux passagers ne doit pas mentionner une telle exigence.
12. Paragraphes 604.106(2) et (3) [Repos aux commandes au poste de pilotage]; la terminologie utilisée dans la version française ne concordait pas avec celle de la version anglaise pour l’expression « aircraft operated by a private operator ». Les paragraphes 604.106(2) et (3) de la version française ont été modifiés afin de remplacer le terme « aéronef » par « aéronef exploité par un exploitant privé » pour harmoniser la terminologie avec celle des paragraphes 604.106(4) et (5).
13. L’alinéa 604.127h) [Système de contrôle de la maintenance] a été modifié afin de remplacer l’expression « dans les délais prévus » par « conformément » pour uniformiser cette disposition avec les exigences de la sous-partie 5 de la partie VI (qui ne précise aucun délai). La modification correspondante a été apportée à la version anglaise.
14. L’alinéa 604.127j) [Système de contrôle de la maintenance] de la version française a été modifié afin d’ajouter le terme « avion » avant les mots « pressurisé à turbomoteurs » par souci d’équivalence avec la version anglaise.
15. L’alinéa 604.141(2)e) [Qualifications et responsabilités — gestionnaire des opérations] de la version française a été modifié afin que le singulier soit utilisé comme à l’alinéa 604.203(1)e).
16. L’alinéa 805.03(3)d) [Programme d’assurance de la qualité] a été modifié afin d’en harmoniser le texte avec celui de l’alinéa 302.503(3)d).

Modification éditoriale proposée par TC

17. Les alinéas 571.03a) et 571.07(2)c), le passage du paragraphe 571.08(1) précédant l’alinéa a), le paragraphe 571.10(1), l’alinéa 571.11(4)a), le passage de l’article 1 figurant dans la colonne I de l’annexe I de la sous-partie 71 de la partie V et l’alinéa 605.92(1)c) ont été modifiés afin de mettre à jour le renvoi et remplacer « chapitre 571 du *Manuel de navigabilité* » par « norme 571 — *Maintenance* ». La modification correspondante a été apportée à la version anglaise.

“One-for-One” Rule and small business lens

The “One-for-One” Rule does not apply to these amendments, as there is no change in administrative costs or burden to business.

The small business lens does not apply to these amendments, as there are no costs to small business.

Contact

Chief
Regulatory Affairs (AARBH)
Civil Aviation
Safety and Security Group
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-993-7284 or 1-800-305-2059
Fax: 613-990-1198
Email: carrac@tc.gc.ca
Web site: www.tc.gc.ca

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à ces modifications, car elles n’ont aucune incidence sur les coûts et le fardeau administratifs imposés aux entreprises.

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à ces modifications, car elles n’entraînent aucun coût pour les petites entreprises.

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires (AARBH)
Aviation civile
Groupe Sécurité et sûreté
Transports Canada
Place de Ville, tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059
Télécopieur : 613-990-1198
Courriel : carrac@tc.gc.ca
Site Web : www.tc.gc.ca

Registration

SOR/2019-123 May 6, 2019

SPECIES AT RISK ACT

Whereas the Western Brook Lamprey (*Lampetra richardsoni*) Morrison Creek population is a wildlife species that is listed as an endangered species in Part 2 of Schedule 1 to the *Species at Risk Act*^a;

Whereas the action plan that identified the critical habitat of that species has been included in the Species at Risk Public Registry;

And whereas no portion of the critical habitat of that species that is specified in the annexed Order is in a place referred to in subsection 58(2)^b of that Act;

Therefore, the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to subsections 58(4) and (5) of the *Species at Risk Act*^a, makes the annexed *Critical Habitat of the Western Brook Lamprey (Lampetra richardsoni) Morrison Creek Population Order*.

Ottawa, May 3, 2019

Jonathan Wilkinson
Minister of Fisheries and Oceans

Critical Habitat of the Western Brook Lamprey (*Lampetra richardsoni*) Morrison Creek Population Order**Application**

1 Subsection 58(1) of the *Species at Risk Act* applies to the critical habitat of the Western Brook Lamprey (*Lampetra richardsoni*) Morrison Creek population, which is identified in the action plan for that species that is included in the Species at Risk Public Registry.

Coming into force

2 This Order comes into force on the day on which it is registered.

^a S.C. 2002, c. 29^b S.C. 2015, c. 10, s. 60**Enregistrement**

DORS/2019-123 Le 6 mai 2019

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Attendu que la lamproie de l'Ouest (*Lampetra richardsoni*) population du ruisseau Morrison est une espèce sauvage inscrite comme espèce en voie de disparition à la partie 2 de l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*^a;

Attendu que le plan d'action désignant l'habitat essentiel de cette espèce a été mis dans le Registre public des espèces en péril;

Attendu qu'aucune partie de l'habitat essentiel de cette espèce faisant l'objet de l'arrêté ci-après ne se trouve dans un lieu visé au paragraphe 58(2)^b de cette loi,

À ces causes, en vertu des paragraphes 58(4) et (5) de la *Loi sur les espèces en péril*^a, le ministre des Pêches et des Océans prend l'Arrêté visant l'habitat essentiel de la lamproie de l'Ouest (*Lampetra richardsoni*) population du ruisseau Morrison, ci-après.

Ottawa, le 3 mai 2019

Le ministre des Pêches et des Océans
Jonathan Wilkinson

Arrêté visant l'habitat essentiel de la lamproie de l'Ouest (*Lampetra richardsoni*) population du ruisseau Morrison**Application**

1 Le paragraphe 58(1) de la *Loi sur les espèces en péril* s'applique à l'habitat essentiel de la lamproie de l'Ouest (*Lampetra richardsoni*) population du ruisseau Morrison désigné dans le plan d'action de cette espèce mis dans le Registre public des espèces en péril.

Entrée en vigueur

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

^a L.C. 2002, ch. 29^b L.C. 2015, ch. 10, art. 60

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The Western Brook Lamprey – Morrison Creek Population (*Lampetra richardsoni*) is a small freshwater fish endemic to the Morrison Creek watershed on eastern Vancouver Island, British Columbia. The species has a rare life history in which both a parasitic (*L. richardsoni* var. *marifuga*) type and a non-parasitic (*L. richardsoni*) type are produced. No quantitative population estimates exist for the Morrison Creek Lamprey; however, catch rates of the parasitic type of Morrison Creek Lamprey have decreased over the past 30 years. In April 1999, the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) assessed the Morrison Creek Lamprey as a threatened species. In May 2000, COSEWIC reassessed the species as an endangered species. In June 2003, the Morrison Creek Lamprey was listed as endangered¹ on the List of Wildlife Species at Risk (Schedule 1, Part 2) of the *Species at Risk Act*² (SARA). COSEWIC re-examined and confirmed the assessment of endangered in April 2010, and renamed the species Western Brook Lamprey – Morrison Creek Population (*Lampetra richardsoni*). Herein after, the species will be referred to as the “Morrison Creek Lamprey.”³

When a wildlife species is listed as an endangered species or a threatened species in Schedule 1 of SARA, the prohibitions in sections 32 and 33 of SARA automatically apply:

- prohibition against killing, harming, harassing, capturing or taking an individual of such species;
- prohibition against possessing, collecting, buying, selling, or trading an individual of such species, or any part or derivative of such an individual; and
- prohibition against damaging or destroying the residence of one or more individuals of such species.

In addition, a recovery strategy, followed by one or more action plans, must be prepared by the competent minister(s) and included in the Species at Risk Public

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)

Enjeux

La lamproie de l'Ouest – population du ruisseau Morrison (*Lampetra richardsoni*) est un petit poisson d'eau douce endémique dans le bassin versant du ruisseau Morrison, dans l'est de l'île de Vancouver (Colombie-Britannique). L'espèce a un cycle vital rare au cours duquel un type parasitaire (*L. richardsoni* var. *marifuga*) et un type non parasitaire (*L. richardsoni*) se développent. Il n'existe aucune estimation quantitative de la population de lamproies du ruisseau Morrison, mais les taux de prise de lamproies du type parasitaire ont diminué au cours des 30 dernières années. En avril 1999, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) a évalué la lamproie du ruisseau Morrison comme étant une espèce menacée. En mai 2000, le COSEPAC a réévalué l'espèce comme étant une espèce en voie de disparition. En juin 2003, la lamproie du ruisseau Morrison a été inscrite comme étant une espèce en voie de disparition¹ sur la Liste des espèces en péril (Partie 2, Annexe 1) de la *Loi sur les espèces en péril*² (LEP). Le COSEPAC a réexaminé et confirmé son statut d'espèce en voie de disparition en avril 2010, et a renommé l'espèce « lamproie de l'Ouest – population du ruisseau Morrison (*Lampetra richardsoni*) ». Ci-après, l'espèce sera appelée « lamproie du ruisseau Morrison »³.

Lorsqu'une espèce sauvage est inscrite à la liste des espèces disparues, en voie de disparition ou menacées à l'annexe 1 de la LEP, les interdictions énoncées aux articles 32 et 33 de la LEP s'appliquent automatiquement :

- interdiction de tuer un individu de ces espèces, de lui nuire, de le harceler, de le capturer ou de le prendre;
- interdiction de posséder, de collectionner, d'acheter, de vendre ou d'échanger un individu de ces espèces, ou une partie ou un produit dérivé de cet individu;
- interdiction d'endommager ou de détruire la résidence d'un ou de plusieurs individus de ces espèces.

De plus, un programme de rétablissement, accompagné d'un ou de plusieurs plans d'action, doit être préparé par le ou les ministres compétents et affiché dans le Registre

¹ An endangered species is defined under the *Species at Risk Act* (SARA) as a “wildlife species facing imminent extirpation or extinction.”

² S.C. 2002, c. 29

³ In Schedule 1 of SARA, this species is officially listed as “Lamprey, Western Brook (*Lampetra richardsoni*) Morrison Creek population.” In this document, the common name “Morrison Creek Lamprey” is used throughout to maintain consistency with the 2007 Recovery Strategy and 2018 Action Plan, and includes the two life history types.

¹ La *Loi sur les espèces en péril* (LEP) définit une espèce en voie de disparition comme une « espèce sauvage qui, de façon imminente, risque de disparaître du pays ou de la planète ».

² L.C. 2002, ch. 29

³ L'espèce figurant officiellement à l'annexe 1 de la LEP est la « Lamproie de l'ouest (*Lampetra richardsoni*) population du ruisseau Morrison ». Dans le présent document, le nom commun « lamproie du ruisseau Morrison » est utilisé pour assurer la cohérence avec le programme de rétablissement de 2007 et le plan d'action de 2018 et comprend les deux types de cycle vital.

Registry (the Public Registry). The recovery strategy or action plan must include an identification of the species' critical habitat, to the extent possible, based on the best available information. The critical habitat of the Morrison Creek Lamprey was identified in the *Action Plan for the Western Brook Lamprey – Morrison Creek Population (Lampetra richardsoni) in Canada* (2018) [the Action Plan].

As the competent minister under SARA, the Minister of Fisheries and Oceans (MFO) is required to ensure that the critical habitat of the Morrison Creek Lamprey is protected by provisions in, or measures under, SARA or any other Act of Parliament, or by the application of subsection 58(1) of SARA. This is accomplished through the making of the *Critical Habitat of the Western Brook Lamprey (Lampetra richardsoni) Morrison Creek Population Order* (the Order), under subsections 58(4) and (5) of SARA, which triggers the prohibition against the destruction of any part of the species' critical habitat in subsection 58(1) of SARA. The Order affords the MFO the tool needed to ensure that the critical habitat of the Morrison Creek Lamprey is legally protected and enhances the protection already afforded to the Morrison Creek Lamprey habitat under existing legislation to support efforts towards the recovery of the species.

Background

The Government of Canada is committed to conserving biodiversity and the sustainable management of fish and their habitats, both nationally and internationally. Canada, with support from provincial and territorial governments, signed and ratified the United Nations' *Convention on Biological Diversity* in 1992. Stemming from this commitment, the Canadian Biodiversity Strategy was jointly developed by the federal, provincial, and territorial governments in 1996. Building on the Canadian Biodiversity Strategy, SARA received royal assent in 2002 and was enacted to prevent wildlife species from being extirpated or becoming extinct; to provide for the recovery of wildlife species that are extirpated, endangered or threatened as a result of human activity; and to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened.

Conserving Canada's natural aquatic ecosystems, and protection and recovery of its wild species, is essential to Canada's environmental, social and economic well-being. SARA also recognizes that "wildlife, in all its forms, has value in and of itself and is valued by Canadians for aesthetic, cultural, spiritual, recreational, educational, historical, economic, medical, ecological and scientific

public des espèces en péril (le Registre public). Le programme de rétablissement ou le plan d'action doit comprendre une désignation de l'habitat essentiel de l'espèce, dans la mesure du possible, en se fondant sur la meilleure information accessible. L'habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison a été désigné dans le *Plan d'action pour la lamproie de l'Ouest – population du ruisseau Morrison (Lampetra richardsoni) au Canada* (2018) [le plan d'action].

À titre de ministre compétent en vertu de la LEP, le ministre de Pêches et Océans (MPO) est tenu de veiller à ce que l'habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison soit protégé soit par des dispositions de la LEP ou de toute autre loi fédérale, ou par une mesure prise sous leur régime, soit par l'application du paragraphe 58(1) de la LEP. Cette protection est assurée au moyen de l'*Arrêté visant l'habitat essentiel de la lamproie de l'Ouest (Lampetra richardsoni) population du ruisseau Morrison* (l'Arrêté) pris au titre des paragraphes 58(4) et (5) de la LEP, qui déclenche l'interdiction de détruire un élément de l'habitat essentiel de l'espèce, prévue au paragraphe 58(1) de la LEP. L'Arrêté procure au MPO un outil supplémentaire nécessaire pour veiller à ce que l'habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison soit légalement protégé, et améliore la protection de l'habitat déjà offerte à la lamproie du ruisseau Morrison en vertu de la législation existante afin d'appuyer les efforts favorisant le rétablissement de l'espèce.

Contexte

Le gouvernement du Canada s'engage à préserver la biodiversité et la gestion durable des stocks de poissons et de leurs habitats à l'échelle nationale et internationale. Le Canada, avec le soutien des gouvernements provinciaux et territoriaux, a signé et ratifié la *Convention sur la diversité biologique* des Nations Unies en 1992. La Stratégie canadienne de la biodiversité, qui découle de cet engagement, a été élaborée conjointement par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux en 1996. Dans la foulée de la Stratégie canadienne de la biodiversité, la LEP a reçu la sanction royale en 2002. Cette loi vise à prévenir la disparition — de la planète ou du Canada seulement — des espèces sauvages; à permettre le rétablissement de celles qui, par suite de l'activité humaine, sont devenues des espèces disparues du pays, en voie de disparition ou menacées; à favoriser la gestion des espèces préoccupantes pour éviter qu'elles ne deviennent des espèces en voie de disparition ou menacées.

La conservation des écosystèmes aquatiques naturels du Canada ainsi que la protection et le rétablissement de ses espèces sauvages sont essentiels au bien-être environnemental, social et économique du pays. La LEP reconnaît également que « les espèces sauvages, sous toutes leurs formes, ont leur valeur intrinsèque et sont appréciées des Canadiens pour des raisons esthétiques, culturelles,

reasons.” A review of the literature confirms that Canadians value the conservation of species and measures taken to conserve their preferred habitat. In addition, protecting species and their habitats helps preserve biodiversity — the variety of plants, animals, and other life in Canada. Biodiversity, in turn, promotes the ability of Canada’s ecosystems to perform valuable ecosystem services such as filtering drinking water and capturing the sun’s energy, which is vital to all life.

The Morrison Creek Lamprey requires stream habitat during all of their life cycle. Morrison Creek is a small tributary fed by springs and wetlands, which keeps the water at a consistently cool temperature; this feature provides year-round habitat for the Morrison Creek Lamprey. The Morrison Creek Lamprey nests in the stream bed over gravel with some water flow. The adult Morrison Creek Lamprey likely constructs their nests in the stream bed near the upstream end of the riffle and in the downstream portion of pools. Both sexes contribute to the building of nests, which represent discrete dwelling places that support life-cycle processes and are considered a residence for the species in the Action Plan.

The *Report on the Progress of Recovery Strategy Implementation for the Morrison Creek Lamprey (Lampetra richardsoni) in Canada for the period 2007 – 2015* documents the progress of recovery strategy implementation for the Morrison Creek Lamprey in Canada. It summarizes progress that Fisheries and Oceans Canada, the Province of British Columbia’s Ministry of Environment, and other interested parties have made towards achieving the goals and objectives set out in the *Recovery Strategy for the Morrison Creek Lamprey (Lampetra richardsoni var. marifuga) in Canada* (2007) [the Recovery Strategy]. Progress to date includes conducting new research and monitoring activities (including advancing studies to support the identification of critical habitat); and completing management activities that help Canadians reduce impacts on, and better understand the threats to, the Morrison Creek Lamprey. More details can be found in the [progress report](#).

Works, undertakings or activities likely to destroy any part of the critical habitat of the Morrison Creek Lamprey are already subject to other federal regulatory mechanisms. Subsection 35(1) of the *Fisheries Act* prohibits serious harm to fish, which is defined in that Act as “the death of fish or any permanent alteration to, or destruction of, fish habitat.” Given that serious harm to fish encompasses

spirituelles, récréatives, éducatives, historiques, économiques, médicales, écologiques et scientifiques ». Un examen de la littérature confirme que les Canadiens accordent de la valeur à la conservation des espèces et aux mesures prises pour conserver leur habitat privilégié. De plus, la protection des espèces et de leurs habitats aide à préserver la biodiversité — toute la variété des plantes, animaux et autres formes de vie au Canada. La biodiversité, à son tour, favorise la capacité des écosystèmes du Canada à remplir d’importantes fonctions écologiques comme le filtrage de l’eau potable et le captage de l’énergie solaire, ce qui est essentiel à la vie.

La lamproie du ruisseau Morrison a besoin d’un habitat de ruisseau tout au long de son cycle vital. Le ruisseau Morrison est un petit affluent alimenté par des sources et des milieux humides qui maintiennent l’eau à une température constamment basse; cette caractéristique assure un habitat à longueur d’année à la lamproie du ruisseau Morrison. La lamproie du ruisseau Morrison construit son nid dans le gravier qui tapisse le lit du cours d’eau, là où il y a un certain débit d’eau. Les lamproies du ruisseau Morrison adultes bâtissent probablement leur nid dans le lit du cours d’eau près de l’extrémité amont des radiers et dans la partie en aval des fosses. Les deux sexes contribuent à la construction des nids, qui constituent des lieux d’habitation distincts soutenant les processus du cycle vital et qui sont considérés comme une résidence pour l’espèce dans le plan d’action.

Le *Rapport sur le progrès de la mise en œuvre du programme de rétablissement de la lamproie de l’ouest (Lampetra richardsoni), population du ruisseau Morrison, au Canada pour la période allant de 2007 à 2015* examine l’avancement de la mise en œuvre du programme de rétablissement de la lamproie du ruisseau Morrison au Canada. Il résume les progrès réalisés par le ministère des Pêches et des Océans (MPO), le ministère de l’Environnement de la Colombie-Britannique et d’autres parties intéressées vers l’atteinte des buts et des objectifs établis dans le *Programme de rétablissement de la lamproie du ruisseau Morrison (Lampetra richardsoni var. marifuga) au Canada* (2007) [le programme de rétablissement]. Les progrès réalisés à ce jour comprennent la réalisation de nouvelles activités de recherche et de suivi (dont des études plus approfondies pour appuyer la désignation de l’habitat essentiel) ainsi que d’activités de gestion qui aident les Canadiens à atténuer les impacts sur la lamproie du ruisseau Morrison et à mieux comprendre les menaces qui pèsent sur elle. Vous trouverez de plus amples renseignements dans le [rapport sur les progrès](#).

Les ouvrages, entreprises ou activités susceptibles de détruire un élément de l’habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison font déjà l’objet d’autres mécanismes de réglementation fédéraux. Le paragraphe 35(1) de la *Loi sur les pêches* interdit les dommages sérieux aux poissons, c’est-à-dire « la mort de tout poisson ou la modification permanente ou la destruction de son habitat ».

destruction of fish habitat, the prohibition in subsection 35(1) of the *Fisheries Act* contributes to the protection of the critical habitat of the Morrison Creek Lamprey.

Objectives

The recovery goal, as set out in the Recovery Strategy, is to secure its long-term viability within its natural range. Efforts to achieve the recovery goal and objectives for the Morrison Creek Lamprey are ongoing and are supported through measures outlined in the Action Plan.

Current threats to the Morrison Creek Lamprey, as identified in the Recovery Strategy and clarified in the Action Plan, include unsustainable land use, unsustainable water use, degradation of water quality, reduction in prey base, climate change, excessive take of individuals for research, and recreational activities. Given this species' close proximity to urban areas, threats associated with urbanization of the Morrison Creek watershed are the most significant threats to the survival and recovery of the Morrison Creek Lamprey. In particular, the Morrison Creek Lamprey is extremely susceptible to habitat loss from urban development.

Critical habitat protection is important for ensuring the protection of the habitat necessary for the survival or recovery of the Morrison Creek Lamprey.

Pursuant to subsections 58(4) and (5) of SARA, the Order will trigger the prohibition in subsection 58(1) of SARA against the destruction of any part of the critical habitat of the Morrison Creek Lamprey, and will result in the critical habitat of the Morrison Creek Lamprey being legally protected.

Description

The critical habitat for the Morrison Creek Lamprey has been identified in the Action Plan as Morrison Creek and Arden Creek, including a riparian area of 10–25 m width surrounding the wetted perimeter of both sides of these water bodies, and the wetlands and their interconnecting water bodies within and immediately adjacent to the Morrison Creek watershed boundaries, including a riparian area of 30 m width surrounding the wetlands' wetted perimeter, and a riparian area of 10–25 m width surrounding the wetted perimeter of both sides of the interconnecting waterways. The Order triggers the application of the prohibition set out in subsection 58(1) of SARA against the destruction of any part of the species' critical habitat, including the biophysical features and attributes

Étant donné que les « dommages sérieux » comprennent la destruction de l'habitat du poisson, l'interdiction prévue au paragraphe 35(1) de la *Loi sur les pêches* contribue à la protection de l'habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison.

Objectifs

L'objectif général du rétablissement, tel qu'il est énoncé dans le programme de rétablissement, est d'assurer la viabilité à long terme de l'espèce dans son aire de répartition naturelle. Les efforts visant à atteindre le but et les objectifs du rétablissement de la lamproie du ruisseau Morrison se poursuivent et sont appuyés par les mesures décrites dans le plan d'action.

Les menaces actuelles qui pèsent sur la lamproie du ruisseau Morrison, telles qu'elles sont définies dans le programme de rétablissement et clarifiées dans le plan d'action, incluent l'utilisation non durable du sol, l'utilisation non durable de l'eau, la dégradation de la qualité de l'eau, la réduction des proies de base, les changements climatiques, la capture excessive d'individus aux fins de recherche et les activités récréatives. Étant donné que la lamproie du ruisseau Morrison se trouve à proximité de zones urbaines, les menaces associées à l'urbanisation du bassin versant du ruisseau Morrison sont les plus importantes qui pèsent sur la survie et le rétablissement de cette espèce. En particulier, l'espèce est extrêmement vulnérable à la perte d'habitat causée par le développement urbain.

La protection de l'habitat essentiel est un élément important visant à assurer la survie ou du rétablissement de la lamproie du ruisseau Morrison.

Aux termes des paragraphes 58(4) et (5) de la LEP, l'Arrêté mettra en application l'interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison et fera en sorte que l'habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison sera protégé légalement.

Description

L'habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison a été désigné dans le plan d'action comme étant le ruisseau Morrison et le ruisseau Arden, y compris la zone riveraine d'une largeur de 10 à 25 m autour du périmètre mouillé des deux côtés de ces cours d'eau, ainsi que les zones humides et les cours d'eau les reliant qui se trouvent à l'intérieur des limites du bassin versant du ruisseau Morrison ou qui sont immédiatement adjacents à ceux-ci, y compris la zone riveraine d'une largeur de 30 m autour du périmètre mouillé de ces zones humides et la zone riveraine d'une largeur de 10 à 25 m autour du périmètre mouillé des deux côtés des cours d'eau reliant ces zones humides. L'Arrêté déclenche l'interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP de détruire un élément de

identified in the Action Plan, and results in the critical habitat of the Morrison Creek Lamprey identified in the Action Plan being legally protected.

The Order provides an additional tool that enables the MFO to ensure that the habitat of the Morrison Creek Lamprey is protected against destruction, and to prosecute persons who commit an offence under subsection 97(1) of SARA. To support compliance with the prohibition in subsection 58(1) of SARA, SARA provides for penalties for contraventions, including fines or imprisonment, as well as alternative measures agreements, and seizure and forfeiture of things seized or of the proceeds of their disposition. This Order serves to

- communicate to Canadians the prohibition against the destruction of any part of the critical habitat of the Morrison Creek Lamprey, and where it applies, so that they can plan their activities within a regulatory regime that is clearly articulated;
- complement existing federal acts and regulations; and
- ensure that all human activities which may result in the destruction of critical habitat are managed to the extent required under SARA.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule requires regulatory changes that increase administrative burden costs to be offset with equal reductions in administrative burden. In addition, ministers are required to remove at least one regulation when they introduce a new one that imposes administrative burden costs on business.

The “One-for-One” Rule requirement does not apply to this Order, as there are no anticipated additional administrative costs imposed on businesses. The Order will be implemented under existing processes.

Small business lens

The objective of the small business lens is to reduce the regulatory costs for small businesses without compromising the health, safety, security and environment of Canadians.

The small business lens was applied, and it was determined that this Order does not impose any regulatory costs on small business.

Consultation

The public and stakeholders were consulted on the draft Recovery Strategy for the Morrison Creek Lamprey

l’habitat essentiel de l’espèce, y compris les caractéristiques et les attributs biophysiques décrits dans le plan d’action, et fait en sorte que l’habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison désigné dans le plan d’action est également protégé.

L’Arrêté offre un outil supplémentaire qui permet au MPO de veiller à ce que l’habitat de la lamproie du ruisseau Morrison soit protégé contre la destruction et de poursuivre les personnes qui commettent une infraction aux termes du paragraphe 97(1) de la LEP. En vue d’assurer la conformité à l’interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP, des pénalités sont prévues pour toute infraction y compris des amendes, l’emprisonnement ou le recours à des mesures de rechange. De même, les objets ou le produit de leur aliénation peuvent être saisis ou confisqués. L’Arrêté sert à :

- communiquer aux Canadiens l’interdiction de détruire tout élément de l’habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison et l’endroit où cette interdiction s’applique, de sorte qu’ils puissent planifier leurs activités en conséquence;
- compléter les lois et les règlements fédéraux existants;
- veiller à ce que toutes les activités humaines qui pourraient entraîner la destruction de l’habitat essentiel soient gérées conformément aux exigences de la LEP.

Règle du « un pour un »

Aux termes de la règle du « un pour un », les modifications réglementaires qui feront augmenter les coûts associés au fardeau administratif doivent être compensées par des réductions équivalentes du fardeau administratif. De plus, les ministres doivent supprimer au moins un règlement chaque fois qu’ils en adoptent un nouveau qui représente des coûts au chapitre du fardeau administratif pour les entreprises.

La règle du « un pour un » ne s’applique pas au présent arrêté, puisqu’il n’entraîne pas de frais administratifs supplémentaires imposés aux entreprises. L’Arrêté sera mis en œuvre dans le cadre des processus actuels.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises a pour objectif de réduire les coûts de la réglementation des petites entreprises sans compromettre la santé, la sécurité, la sûreté et l’environnement des Canadiens.

La lentille des petites entreprises a été appliquée et il a été déterminé que cet arrêté n’impose pas de coûts réglementaires sur les petites entreprises.

Consultation

Le public et les parties intéressées ont été consultés au sujet de l’ébauche du programme de rétablissement de la

through a community dialogue session held in May 2006, with 15 attendees, and through online consultations. Indigenous input on the draft Recovery Strategy was sought through an information exchange session in Vancouver, British Columbia, with two representatives from an Indigenous organization whose claimed territory overlaps with the Morrison Creek watershed. The draft Recovery Strategy was published in the Public Registry for a 60-day public comment period from September 20, 2006, to November 19, 2006. The final Recovery Strategy was posted in the Public Registry on July 23, 2007, but did not include the identification of critical habitat.

On March 19, 2014, a workshop and community open house was held in Courtenay, British Columbia, to seek comments and input on the draft Action Plan, and to ensure that the document incorporated suggested recovery measures for the species. Participants in the community workshop included local citizens, community organizations, interest groups, non-governmental groups, industry, academia, and government (municipal and provincial). The participants at the workshop and open house were predominantly positive about the recovery of the Morrison Creek Lamprey and a number of respondents expressed an interest in participating in recovery actions once the Action Plan was developed.

The draft Action Plan underwent a 30-day targeted external review from July 13, 2016, to August 12, 2016. The draft Action Plan indicated that the critical habitat would be legally protected through a SARA critical habitat order made under subsections 58(4) and (5), which will trigger the prohibition in subsection 58(1) of SARA against the destruction of critical habitat. An information package that included the draft Action Plan and a comment form was prepared and was emailed to 59 stakeholders, including industry, academia, government and non-government organizations. Direct mail-outs, faxes and emails with the information package were sent to four Indigenous organizations that have claimed traditional territories that overlap with the Morrison Creek watershed; they were also offered in-person meetings.

Following these consultations, comments were received from three respondents on biological aspects of the species or the need for hydrology research and the conservation of headwaters; no comments were received from Indigenous groups. No concerns were identified with respect to the establishment of a critical habitat order. The

lamproie du ruisseau Morrison lors d'une séance de dialogue communautaire tenue en mai 2006, à laquelle ont participé 15 personnes, et des consultations en ligne ont également eu lieu. Une séance d'échange d'information, qui a eu lieu à Vancouver (Colombie-Britannique), à laquelle ont participé deux représentants d'une organisation autochtone dont le territoire revendiqué chevauche le bassin versant du ruisseau Morrison, a recueilli les commentaires d'une organisation autochtone sur l'ébauche du programme de rétablissement. Ce dernier a été publié dans le Registre public pour une période de commentaires du public de 60 jours, du 20 septembre au 19 novembre 2006. Le programme de rétablissement final a été publié dans le Registre public le 23 juillet 2007, mais il n'incluait pas la désignation de l'habitat essentiel.

Le 19 mars 2014, un atelier et une journée portes ouvertes ont eu lieu à Courtenay (Colombie-Britannique) afin de recueillir des commentaires et des suggestions sur l'ébauche du plan d'action et de s'assurer que le document comprenait les mesures de rétablissement proposées pour l'espèce. Parmi les participants à l'atelier communautaire se trouvaient des citoyens de la région, des organisations communautaires, des groupes d'intérêt, des groupes non gouvernementaux, des membres de l'industrie, des universitaires et des représentants du gouvernement provincial et d'administrations municipales. Les participants à l'atelier et à la journée portes ouvertes étaient surtout favorables au rétablissement de la lamproie du ruisseau Morrison, et plusieurs répondants ont exprimé leur intérêt à participer aux mesures de rétablissement une fois le plan d'action élaboré.

L'ébauche du plan d'action a fait l'objet d'un examen externe ciblé de 30 jours, du 13 juillet au 12 août 2016. L'ébauche du plan d'action indiquait que l'habitat essentiel serait légalement protégé par un arrêté visant l'habitat essentiel pris en vertu des paragraphes 58(4) et (5) de la LEP, qui déclencherait l'interdiction visée au paragraphe 58(1) de détruire l'habitat essentiel. Une trousse d'information comprenant l'ébauche du plan d'action et un formulaire de commentaires a été préparée et envoyée par courriel à 59 parties intéressées, dont des membres de l'industrie, des universitaires et des organismes gouvernementaux et des organisations non gouvernementales. La trousse d'information a également été envoyée par courrier, fax et courriel à quatre organisations autochtones dont les territoires traditionnels revendiqués chevauchent le bassin versant du ruisseau Morrison; on leur a également offert des rencontres en personne.

À la suite de ces consultations, trois répondants ont formulé des commentaires sur les aspects biologiques de l'espèce ou sur la nécessité de mener des recherches hydrologiques et de conserver les eaux d'amont; les groupes autochtones n'ont formulé aucun commentaire. Aucune préoccupation n'a été soulevée à l'égard de

comments resulted in minor revisions to the draft Action Plan.

The draft Action Plan was posted in the Public Registry for a 60-day public comment period from May 1, 2017, to June 30, 2017. Three sets of comments were received during the public comment period resulting in minor revisions to the recovery measures, and clarifications to the description and representation of critical habitat; however, the area of critical habitat identified in the final Action Plan is unchanged.

Fisheries and Oceans Canada, Pacific Region, has engaged with the Province of British Columbia about the nature and implications of the critical habitat Order. The Province of British Columbia has indicated support so long as an evaluation of socio-economic implications and consultations with directly affected parties have been conducted prior to the implementation of this Order. Consultation with implicated parties was completed during the development of the action plan and the socio-economic impacts have been evaluated as low.

Morrison Creek Lamprey's critical habitat does not occur on reserves or any other lands that are set apart for the use and benefit of a band under the *Indian Act*. The critical habitat is not located on land managed by any wildlife management boards.

Overall, no significant concerns were raised during the consultation period with respect to critical habitat.

Rationale

The recovery goal for the Morrison Creek Lamprey, as identified in the Recovery Strategy, is to secure its long-term viability within its natural range.

Even though measurable progress has been made towards achieving the goals, objectives and performance measures presented in the Recovery Strategy, efforts to support the recovery of the species are ongoing and include obtaining information on population abundance and dynamics, prey identification and abundance, hydrological connectivity in headwaters, taxonomic status and evolutionary relationships, and habitat use at different life stages.

Under SARA, the critical habitat of aquatic species must be legally protected within 180 days after the posting of the final Recovery Strategy or action plan on the Public Registry. That is, critical habitat that is not in a place

l'établissement d'un arrêté visant l'habitat essentiel. Les commentaires ont donné lieu à des révisions mineures de l'ébauche du plan d'action.

L'ébauche du plan d'action a été publiée dans le Registre public pour une période de commentaires du public de 60 jours, du 1^{er} mai au 30 juin 2017. Trois séries de commentaires ont été reçues au cours de cette période, ce qui a entraîné des révisions mineures aux mesures de rétablissement et à des clarifications concernant la description et la représentation de l'habitat essentiel; cependant, la zone d'habitat essentiel identifiée dans le plan d'action final n'a pas changé.

La Région du Pacifique du MPO a collaboré avec le gouvernement de la Colombie-Britannique au sujet de la nature et des répercussions de l'Arrêté visant l'habitat essentiel. La Province de la Colombie-Britannique a manifesté son appui dans la mesure où une évaluation des répercussions socio-économiques et des consultations avec les parties directement touchées sont menées avant la mise en œuvre de cet arrêté. La consultation avec les parties concernées a été complétée au cours de l'élaboration du plan d'action, et les répercussions socio-économiques ont été jugées faibles.

L'habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison ne se trouve pas dans les réserves ou toute autre terre mise de côté à l'usage et au profit d'une bande en vertu de la *Loi sur les Indiens*. L'habitat essentiel n'est pas situé sur des terres gérées par un conseil de gestion des ressources fauniques.

Dans l'ensemble, aucune préoccupation importante n'a été soulevée au cours de la période de consultation en ce qui concerne l'habitat essentiel.

Justification

Le but du rétablissement de la lamproie du ruisseau Morrison Creek, tel qu'il est défini dans le programme de rétablissement, est d'assurer la viabilité à long terme de l'espèce dans son aire de répartition naturelle.

Même si des progrès mesurables ont été réalisés vers l'atteinte du but, des objectifs et des mesures de rendement présentés dans le programme de rétablissement, les efforts visant à soutenir le rétablissement de l'espèce se poursuivent et comprennent l'obtention de renseignements sur l'abondance et la dynamique des populations, l'identification et l'abondance des proies, la connectivité hydrologique des eaux d'amont, le statut taxinomique et les relations évolutives, et l'utilisation de l'habitat selon le stade du cycle vital.

En vertu de la LEP, l'habitat essentiel des espèces aquatiques doit être protégé légalement dans les 180 jours suivant la publication de la version définitive du plan d'action dans le Registre public. Ainsi, un habitat essentiel qui ne

referred to in subsection 58(2) of SARA⁴ must be protected either by the application of the prohibition in subsection 58(1) of SARA against the destruction of any part of the species' critical habitat, or by provisions in, or measures under, SARA or any other Act of Parliament, including agreements under section 11 of SARA. It is important to note that in order for another federal law to be used to legally protect critical habitat, it must provide an equivalent level of legal protection of critical habitat as would be afforded through subsection 58(1) and other provisions of SARA, failing which, the MFO must make an order under subsections 58(4) and (5) of SARA. This Order is intended to satisfy the obligation to legally protect critical habitat by triggering the prohibition under SARA against the destruction of any part of the species' critical habitat.

Threats to the critical habitat of the Morrison Creek Lamproie are managed and will continue to be managed through existing measures under federal legislation. No additional requirements are therefore imposed upon stakeholders or Indigenous groups as a result of the coming into force of this Order.

Considering the existing federal regulatory mechanisms in place, the incremental costs and benefits resulting from the making of this Order are anticipated to be negligible. No incremental costs to Canadian businesses and Canadians are anticipated. However, the federal government may incur some negligible costs as it will undertake some additional activities associated with compliance promotion and enforcement, the costs of which would be absorbed through existing funding allocations.

The compliance promotion and enforcement activities to be undertaken by the Department, in combination with the continuing outreach activities undertaken as part of the critical habitat identification process, may also contribute towards behavioural changes on the part of Canadian businesses and Canadians (including Indigenous groups) that could result in incremental benefits to the species, its habitat or the ecosystem. However, these incremental benefits cannot be assessed qualitatively or quantitatively at this time due to the absence of information on the nature and scope of the behavioural changes as a result of these outreach activities.

se trouve pas dans un endroit visé par le paragraphe 58(2) de la LEP⁴ doit être protégé, soit par l'application de l'interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel de l'espèce, soit par des dispositions de la LEP ou de toute autre loi fédérale ou une mesure prise sous leur régime, notamment les accords conclus au titre de l'article 11 de la LEP. Il est important de noter que, pour qu'une autre loi fédérale soit utilisée pour protéger légalement l'habitat essentiel, elle doit fournir un niveau de protection de l'habitat essentiel équivalent à celui qui serait offert en vertu du paragraphe 58(1) et des autres dispositions de la LEP, sans quoi le MPO doit prendre un arrêté en vertu des paragraphes 58(4) et (5) de la LEP. Le présent arrêté vise à respecter l'obligation de protéger légalement l'habitat essentiel en déclenchant l'interdiction prévue dans la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel de l'espèce.

Les menaces pesant sur l'habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison sont gérées et continueront de l'être à l'aide des mesures actuelles conformément à la législation fédérale. Ainsi, aucune autre exigence n'est imposée aux parties intéressées ou aux groupes autochtones par l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Compte tenu des mécanismes de réglementation fédéraux déjà en place, les coûts et les avantages supplémentaires résultant de la prise de l'Arrêté devraient être négligeables. Il ne devrait y avoir aucun coût différentiel pour les entreprises canadiennes et les Canadiens. Cependant, il se peut que le gouvernement fédéral doive assumer certains coûts négligeables, car des activités additionnelles de promotion de la conformité et d'application de la loi seront entreprises, dont les coûts seront absorbés par les allocations de fonds existantes.

Les activités de promotion de la conformité et d'application de la loi que le ministère entreprendra, de concert avec les activités de sensibilisation déjà entreprises dans le cadre du processus de désignation de l'habitat essentiel, peuvent également contribuer à des changements de comportement de la part des entreprises canadiennes et des Canadiens (y compris les groupes autochtones), pouvant se traduire par des avantages supplémentaires pour l'espèce, son habitat ou l'écosystème. Toutefois, ces avantages supplémentaires ne peuvent pas être évalués à l'heure actuelle, ni qualitativement ni quantitativement, en raison de l'absence de renseignements sur la nature et la portée des changements de comportement faisant suite à ces activités de sensibilisation.

⁴ Places referred to in subsection 58(2) are a national park of Canada named and described in Schedule 1 to the *Canada National Parks Act*, the Rouge National Urban Park established by the *Rouge National Urban Park Act*, a marine protected area under the *Oceans Act*, a migratory bird sanctuary under the *Migratory Birds Convention Act, 1994* and a national wildlife area under the *Canada Wildlife Act*.

⁴ Les endroits visés par le paragraphe 58(2) sont les suivants : un parc national du Canada dénommé et décrit à l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, le parc urbain national de la Rouge, créé par la *Loi sur le parc urbain national de la Rouge*, une zone de protection marine sous le régime de la *Loi sur les océans*, un refuge d'oiseaux migrateurs sous le régime de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* ou une réserve nationale de faune sous le régime de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*.

Implementation, enforcement and service standards

Fisheries and Oceans Canada's current practice for the protection of the Morrison Creek Lamprey and its habitat is to advise all proponents of works, undertakings or activities to apply for the issuance of a permit or agreement authorizing a person to affect a listed wildlife species or its critical habitat so long as certain conditions are first met. Under section 73 of SARA, the MFO may enter into an agreement with a person, or issue a permit to a person, authorizing the person to engage in an activity affecting a listed aquatic species, any part of its critical habitat, or the residences of its individuals. Under subsection 73(2) of SARA, the agreement may be entered into, or the permit issued, only if the MFO is of the opinion that

- (1) the activity is scientific research relating to the conservation of the species and conducted by qualified persons;
- (2) the activity benefits the species or is required to enhance its chance of survival in the wild; or
- (3) affecting the species is incidental to the carrying out of the activity.

Further, the pre-conditions set out in subsection 73(3) of SARA must also be satisfied. This means that prior to entering into an agreement or issuing a permit, the MFO must be of the opinion that

- (a) all reasonable alternatives to the activity that would reduce the impact on the species have been considered and the best solution has been adopted;
- (b) all feasible measures will be taken to minimize the impact of the activity on the species, its critical habitat or the residences of its individuals; and
- (c) the activity will not jeopardize the survival or recovery of the species.

If the above conditions cannot be met, proponents are advised not to undertake their project, or to modify their project so as to meet these conditions.

Fisheries and Oceans Canada is currently not aware of any planned or ongoing activities that will need to be mitigated beyond the requirements of existing legislative or regulatory regimes, and will work with Canadians on any future activities to mitigate impacts in order to avoid destroying the critical habitat of the Morrison Creek Lamprey or jeopardizing the survival or recovery of the species.

Mise en œuvre, application et normes de service

Pour protéger la lamproie du ruisseau Morrison et son habitat, le MPO a actuellement comme pratique de conseiller à tous les promoteurs de projets de demander qu'un permis leur soit délivré ou de conclure un accord autorisant une personne à exercer une activité touchant une espèce sauvage inscrite ou son habitat essentiel sous réserve que certaines conditions soient respectées. En vertu de l'article 73 de la LEP, le MPO peut conclure un accord avec une personne ou lui délivrer un permis l'autorisant à exercer une activité touchant une espèce aquatique inscrite, tout élément de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus. En application du paragraphe 73(2) de la LEP, l'accord ne peut être conclu ou le permis délivré que si le MPO est d'avis que l'activité remplit les conditions suivantes :

- (1) l'activité consiste en des recherches scientifiques sur la conservation des espèces menées par des personnes compétentes;
- (2) l'activité profite à l'espèce ou est nécessaire à l'augmentation des chances de survie de l'espèce à l'état sauvage;
- (3) l'activité ne touche l'espèce que de façon incidente.

De plus, les conditions préalables énoncées au paragraphe 73(3) de la LEP doivent également être remplies. Cela signifie que, avant de conclure un accord ou de délivrer un permis, le MPO doit être d'avis que :

- a) toutes les solutions de rechange susceptibles de minimiser les conséquences négatives de l'activité pour l'espèce ont été envisagées et la meilleure solution retenue;
- b) toutes les mesures possibles seront prises afin de minimiser les conséquences négatives de l'activité pour l'espèce, son habitat essentiel ou la résidence de ses individus;
- c) l'activité ne mettra pas en péril la survie ou le rétablissement de l'espèce.

Si les conditions susmentionnées ne peuvent pas être respectées, les promoteurs ne doivent pas commencer leur projet ou doivent le modifier de façon à satisfaire à ces conditions.

Pêches et Océans Canada n'a connaissance d'aucune activité prévue ou en cours dont les effets devront être atténués au-delà des exigences des lois ou des règlements existants, et collaborera avec les Canadiens pour atténuer les répercussions de toute activité future afin d'éviter la destruction de l'habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison ou la mise en péril du rétablissement de l'espèce.

Fisheries and Oceans Canada will continue to implement SARA provisions and existing federal legislation under its jurisdiction and to advise stakeholders on an ongoing basis with regard to technical standards and specifications on activities that may contribute to the destruction of the habitat of the Morrison Creek Lamprey. These standards and specifications are aligned with those that will be required once the Order comes into force. If new scientific information supporting changes to the critical habitat of the Morrison Creek Lamprey becomes available at some point in the future, the Action Plan will be updated as appropriate and this Order will apply to the revised critical habitat once included in a final amended Action Plan published in the Public Registry. The prohibition triggered by the Order provides a further deterrent in addition to the existing regulatory mechanisms and specifically safeguards the critical habitat of the Morrison Creek Lamprey through penalties and fines under SARA, resulting from both summary convictions and convictions on indictment.

Fisheries and Oceans Canada provides a single window for proponents to apply for an authorization under paragraph 35(2)(b) of the *Fisheries Act* that will have the same effect as a permit issued under subsection 73(1) of SARA, as provided for by section 74 of SARA. For example, in cases where it is not possible to avoid the destruction of critical habitat, the project would either be unable to proceed, or the proponent could apply to the MFO for a permit under section 73 of SARA, or an authorization under section 35 of the *Fisheries Act* that is compliant with section 74 of SARA. In either case, the SARA permit or the *Fisheries Act* authorization would contain terms and conditions considered necessary for protecting the species, minimizing the impact of the authorized activity on the species or providing for its recovery.

In considering applications for authorizations under the *Fisheries Act* that would, if approved, have the same effect as a permit under section 73 of SARA, the MFO is required to form the opinion that the activity is for a purpose set out in subsection 73(2) of SARA, as stated above. Furthermore, the pre-conditions set out in subsection 73(3) of SARA, as stated above, must also be satisfied.

Under the penalty provisions of SARA, when found guilty of an offence punishable on summary conviction, a corporation other than a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$300,000, a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$50,000, and any other person is liable to a fine of not more than \$50,000 or to imprisonment for a term of not more than one year, or to both. When found guilty of an indictable offence, a corporation other than a non-profit corporation is liable to a

Pêches et Océans Canada continuera de mettre en œuvre les dispositions de la LEP et la législation fédérale dans son domaine de compétence et d'informer en permanence les parties intéressées en ce qui concerne les normes et les spécifications techniques relatives aux activités qui pourraient contribuer à la destruction de l'habitat de la lamproie du ruisseau Morrison. Ces normes et spécifications sont harmonisées avec celles qui seront requises une fois que l'Arrêté entrera en vigueur. Si de nouvelles données scientifiques confirmant des changements touchant l'habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison deviennent disponibles, le plan d'action sera modifié en conséquence et le présent arrêté s'appliquera à l'habitat essentiel révisé, lorsque le plan d'action modifié sera finalisé et publié dans le Registre public. L'interdiction déclenchée par l'Arrêté constitue un élément dissuasif qui s'ajoute aux mécanismes réglementaires existants et, plus précisément, permet de protéger l'habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison par l'imposition de pénalités et d'amendes en vertu de la LEP sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire ou par mise en accusation.

Pêches et Océans Canada offre un guichet unique aux promoteurs qui souhaitent demander, au titre de l'alinéa 35(2)b) de la *Loi sur les pêches*, une autorisation qui aura le même effet qu'un permis délivré en vertu du paragraphe 73(1) de la LEP, comme le prévoit l'article 74 de la LEP. Par exemple, dans les cas où il n'est pas possible d'éviter la destruction de l'habitat essentiel, soit le projet ne peut être réalisé, soit le promoteur demande au MPO un permis au titre de l'article 73 de la LEP ou une autorisation au titre de l'article 35 de la *Loi sur les pêches* qui est conforme à l'article 74 de la LEP. Dans un cas comme dans l'autre, le permis accordé en vertu de la LEP ou l'autorisation délivrée en vertu de la *Loi sur les pêches* contiennent toutes les conditions jugées nécessaires pour assurer la protection de l'espèce, minimiser les conséquences négatives de l'activité pour elle ou permettre sa survie ou son rétablissement.

Lorsqu'il étudie les demandes d'autorisation au titre de la *Loi sur les pêches* qui, si elles sont approuvées, ont le même effet qu'un permis délivré en vertu de l'article 73 de la LEP, le MPO doit être d'avis qu'il s'agit d'une activité visée au paragraphe 73(2) de la LEP, comme il est indiqué ci-dessus. De plus, les conditions préalables énoncées au paragraphe 73(3) de la LEP doivent également être remplies, comme il est indiqué ci-dessus.

En vertu des dispositions de la LEP visant les peines, lorsqu'une personne morale autre qu'une personne morale sans but lucratif commet une infraction, elle est passible sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire d'une amende maximale de 300 000 \$, alors qu'une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 50 000 \$, et une personne physique est passible d'une amende maximale de 50 000 \$ et d'un emprisonnement maximal d'un an, ou de l'une de ces

fine of not more than \$1,000,000, a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$250,000, and any other person is liable to a fine of not more than \$250,000 or to imprisonment for a term of not more than five years, or to both. It should be noted that maximum fines for a contravention of the prohibitions in subsections 35(1) and 36(3) of the *Fisheries Act* are higher than maximum fines for a contravention of subsection 58(1) of SARA.

Any person planning on undertaking an activity within the critical habitat of the Morrison Creek Lamprey, should inform himself or herself as to whether that activity might contravene one or more of the prohibitions under SARA and, if so, should contact Fisheries and Oceans Canada.

Contact

Kate Ladell
Acting Director
Operations
Species at Risk Program
Fisheries and Oceans Canada
200 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E6
Email: SARA_LEP@dfo-mpo.gc.ca

peines. Lorsqu'une personne morale autre qu'une personne morale sans but lucratif commet une infraction, elle est passible sur déclaration de culpabilité par mise en accusation d'une amende maximale de 1 000 000 \$, alors qu'une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 250 000 \$, et une personne physique est passible d'une amende maximale de 250 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de cinq ans, ou de l'une de ces peines. Il convient de noter que les amendes maximales pour une contravention aux interdictions prévues aux paragraphes 35(1) et 36(3) de la *Loi sur les pêches* sont plus élevées que les amendes maximales pour une contravention au paragraphe 58(1) de la LEP.

Toute personne qui prévoit entreprendre une activité dans l'habitat essentiel de la lamproie du ruisseau Morrison devrait se renseigner pour savoir si cette activité pourrait contrevenir à une ou plusieurs des interdictions prévues dans la LEP et, si tel est le cas, elle devrait communiquer avec Pêches et Océans Canada.

Personne-ressource

Kate Ladell
Directrice par intérim
Opérations
Programme des espèces en péril
Pêches et Océans Canada
200, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
Courriel : SARA_LEP@dfo-mpo.gc.ca

Registration

SI/2019-22 May 15, 2019

FEDERAL PUBLIC SECTOR LABOUR RELATIONS
AND EMPLOYMENT BOARD ACT**Order (1) repealing Order in Council
P.C. 2018-1200 of September 25, 2018;
and (2) designating the Minister of
Democratic Institutions to be the Minister
referred to in the Act**

P.C. 2019-389 April 26, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 3 of the *Federal Public Sector Labour Relations and Employment Board Act*^a,

(a) repeals Order in Council P.C. 2018-1200 of September 25, 2018^b; and

(b) designates the Minister of Democratic Institutions, who is not a member of the Treasury Board, to be the Minister referred to in the *Federal Public Sector Labour Relations and Employment Board Act*^a.

Enregistrement

TR/2019-22 Le 15 mai 2019

LOI SUR LA COMMISSION DES RELATIONS DE
TRAVAIL ET DE L'EMPLOI DANS LE SECTEUR
PUBLIC FÉDÉRAL**Décret (1) abrogeant le décret C.P. 2018-1200
du 25 septembre 2018; (2) désignant la
ministre des Institutions démocratiques à
titre de ministre visé par ce terme dans la loi**

C.P. 2019-389 Le 26 avril 2019

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 3 de la *Loi sur la Commission des relations de travail et de l'emploi dans le secteur public fédéral*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) abroge le décret C.P. 2018-1200 du 25 septembre 2018^b;

b) désigne la ministre des Institutions démocratiques, qui n'est pas membre du Conseil du Trésor, à titre de ministre visé par ce terme dans la *Loi sur la Commission des relations de travail et de l'emploi dans le secteur public fédéral*^a.

^a S.C. 2017, c. 9, s. 36^b SI/2018-88^a L.C. 2017, ch. 9, art. 36^b TR/2018-88

Registration

SI/2019-23 May 15, 2019

FEDERAL PUBLIC SECTOR LABOUR RELATIONS ACT

Order (1) repealing Order in Council P.C. 2018-1201 of September 25, 2018; and (2) designating the Minister of Democratic Institutions as the Minister for the purposes of the Act

P.C. 2019-390 April 26, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to the definition *Minister* in subsection 2(1) of the *Federal Public Sector Labour Relations Act*^a,

(a) repeals Order in Council P.C. 2018-1201 of September 25, 2018^b; and

(b) designates the Minister of Democratic Institutions, who is a member of the Queen's Privy Council for Canada and is not a member of the Treasury Board, as the Minister for the purposes of the *Federal Public Sector Labour Relations Act*^a.

Enregistrement

TR/2019-23 Le 15 mai 2019

LOI SUR LES RELATIONS DE TRAVAIL DANS LE SECTEUR PUBLIC FÉDÉRAL

Décret (1) abrogeant le décret C.P. 2018-1201 du 25 septembre 2018; (2) chargeant la ministre des Institutions démocratiques de l'application de la loi

C.P. 2019-390 Le 26 avril 2019

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de la définition de *ministre* au paragraphe 2(1) de la *Loi sur les relations de travail dans le secteur public fédéral*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) abroge le décret C.P. 2018-1201 du 25 septembre 2018^b;

b) charge la ministre des Institutions démocratiques, un membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada qui n'est pas membre du Conseil du Trésor, de l'application de la *Loi sur les relations de travail dans le secteur public fédéral*^a.

^a S.C. 2017, c. 9, s. 2^b SI/2018-89^a L.C. 2017, ch. 9, art. 2^b TR/2018-89

Registration
SI/2019-24 May 15, 2019

TERRITORIAL LANDS ACT

P.C. 2019-423 May 3, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*^a, makes the annexed *Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Hans Island) Order*.

Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Hans Island) Order

Purpose

1 The purpose of this Order is to withdraw from disposal certain tracts of territorial lands in order to facilitate the negotiation and settlement of the ongoing territorial dispute with the Kingdom of Denmark.

Lands Withdrawn from Disposal

2 The tracts of territorial lands set out in the schedule, including the surface and subsurface rights to the lands, are withdrawn from disposal for a period of five years beginning on the day on which this Order is made.

SCHEDULE

(Section 2)

Tracts of Territorial Lands Withdrawn from Disposal (Hans Island)

Surface and Subsurface Rights to the Lands

In the Arctic Ocean, in the Nares Strait, in the Kennedy Channel; in Quad 120 B/15 as shown on the 1:50 000 scale of the National Topographic Series maps; that parcel of land, being more particularly described as follows: All of the landmass known as Hans Island, Nunavut, Canada,

^a R.S., c. T-7

Enregistrement
TR/2019-24 Le 15 mai 2019

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

C.P. 2019-423 Le 3 mai 2019

Sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales au Nunavut (île Hans)*, ci-après.

Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales au Nunavut (île Hans)

Objet

1 Le présent décret a pour objet de déclarer inaliénables certaines parcelles territoriales pour faciliter la négociation et le règlement du différend territorial en cours avec le Royaume du Danemark.

Parcelles déclarées inaliénables

2 Les parcelles territoriales délimitées à l'annexe, notamment les droits de surface et les droits d'exploitation du sous-sol, sont déclarées inaliénables pendant une période de cinq ans commençant à la date de prise du présent décret.

ANNEXE

(article 2)

Parcelles territoriales déclarées inaliénables (île Hans)

Droits de surface et droits d'exploitation du sous-sol

Dans l'océan Arctique, le détroit de Nares et le passage Kennedy figurant dans le quadrilatère 120 B/15 à l'échelle 1/50 000 du Système national de référence cartographique, la parcelle de terre plus précisément décrite comme suit : toute la masse de terre connue sous le nom

^a L.R., ch. T-7

that lies above the mean low water mark and that contains an area of approximately 1.23 km².

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Proposal

To make an order respecting the withdrawal from disposal of certain tracts of territorial lands located in Nunavut (Hans Island), pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*.

Objective

The purpose of this Order in Council is to withdraw from disposal the surface and subsurface rights of certain lands (approximately 1.23 square kilometres), for a period of five years in order to facilitate the negotiation and settlement of the ongoing territorial dispute with the Kingdom of Denmark.

Background

Hans Island is a small, uninhabited barren island in the centre of the Kennedy Channel of Nares Strait — the strait that separates Ellesmere Island from northern Greenland and connects Baffin Bay with the Lincoln Sea. Hans Island is the smallest of three islands in Kennedy Channel; the others are Franklin Island and Crozier Island. The strait at this point is 35 kilometres (22 miles) wide, placing the island within the territorial waters of both Canada and the Kingdom of Denmark (Greenland).

The nearest populated places are Alert, Canada (198 km, population 62), Siorapaluk, Greenland (349 km, population 68) and Qaanaaq, Greenland (379 km, population 656).

Canada's sovereignty claim over Hans Island traces back to the late 1800s, but the dispute between Canada and the Kingdom of Denmark regarding sovereignty of Hans Island only came to light during the negotiations of the maritime boundary line in the early 1970s when it was determined that the Kingdom of Denmark also claimed sovereignty over the island. The boundary on either side of the island was determined by the 1973 *Agreement between the Government of the Kingdom of Denmark and the Government of Canada relating to the Delimitation of the Continental Shelf between Greenland and Canada*. As such, the dispute is only about the island itself and not the surrounding seabed or waters.

In 2005, the foreign Ministers of Canada and the Kingdom of Denmark issued a joint declaration under which they

d'île Hans, Nunavut, Canada, se trouvant au-dessus de la laisse de basse mer moyenne et dont la superficie est d'environ 1,23 km².

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du Décret.)

Proposition

Prendre un décret déclarant inaliénables certaines parcelles de terres territoriales au Nunavut (île Hans) en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*.

Objectif

Le Décret a pour objet de déclarer inaliénables les droits de surface et les droits d'exploitation du sous-sol de certaines terres (environ 1,23 kilomètre carré) pour une période de cinq ans afin de faciliter la négociation et le règlement du litige territorial en cours avec le Royaume du Danemark.

Contexte

L'île Hans est une petite île stérile inhabitée située au centre du passage Kennedy, dans le détroit de Nares, qui sépare l'île d'Ellesmere du nord du Groenland et relie la baie de Baffin à la mer de Lincoln. L'île Hans est la plus petite des trois îles du passage Kennedy, les autres étant l'île Franklin et l'île Crozier. À cet endroit, le détroit fait 35 kilomètres de large (22 miles), et l'île Hans se trouve à la fois dans les eaux territoriales du Canada et du Royaume du Danemark (Groenland).

Les localités les plus proches sont Alert, au Canada (62 habitants, à 198 kilomètres), Siorapaluk, au Groenland (68 habitants, à 349 kilomètres) et Qaanaaq, au Groenland (656 habitants, à 379 kilomètres).

Le Canada revendique sa souveraineté sur l'île Hans depuis la fin des années 1800, mais le différend qui oppose le Canada et le Royaume du Danemark à propos de la souveraineté de l'île Hans n'a été mis en lumière que lors des négociations relatives à la frontière maritime, au début des années 1970, lorsqu'il est apparu que le Royaume du Danemark revendiquait lui aussi sa souveraineté sur l'île. La frontière de part et d'autre de l'île a été établie par l'*Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Royaume du Danemark relatif à la délimitation du plateau continental entre le Groenland et le Canada* de 1973. Cela étant, le différend ne porte que sur l'île elle-même et non sur les fonds marins ou les eaux environnantes.

En 2005, les ministres des Affaires étrangères du Canada et du Royaume du Danemark ont fait une déclaration

committed to continuing to work to resolve the dispute, and in the meantime, to approach the island in a low-key and restrained manner.

In May 2018, Canada and the Kingdom of Denmark announced the establishment of a Joint Task Force on Boundary Issues (the Joint Task Force) to explore options and provide recommendations on how to resolve outstanding boundary issues regarding Lincoln Sea, Hans Island and the Labrador Sea continental shelf overlap.

Global Affairs Canada, which is leading the work of the Joint Task Force, has been engaging the regional Inuit organizations on the scope and activities of the negotiations between Canada and the Kingdom of Denmark on the boundary issues.

On February 4, 2019, the Department issued a prospecting permit under the *Nunavut Mining Regulations* for lands involving Hans Island. The prospecting permit gives the applicant the exclusive right to prospect and stake claims in a prospecting permit zone specified in the application (Hans Island). This action has had a negative impact on the ongoing discussions being undertaken by Global Affairs Canada under the Joint Task Force.

The interim land withdrawal in conjunction with section 5(e) of the *Nunavut Mining Regulations* will prohibit the prospecting or staking of a claim on the lands identified in the Order.

Interim land withdrawals are a widely used tool to facilitate the successful settlement of disputes since they are intended to protect lands while negotiations are ongoing. They do so by preventing Canada from disposing of land under the *Territorial Lands Act* for a specified period of time.

The enclosed submission recommends that the Governor General in Council, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*, to make the attached *Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Hans Island) Order* (the Order), for a period of five years beginning on the day on which this Order is made.

Implications

Rejection of this proposed land withdrawal would continue to jeopardize the work of the Joint Task Force on Boundary Issues.

This submission has no direct or indirect financial implications for which approval of the Treasury Board is required, and no grants or contributions are associated

commune dans laquelle ils s'engageaient à poursuivre les travaux en vue de régler le différend et, entre-temps, à faire preuve de discrétion et de retenue dans leurs contacts avec l'île Hans.

En mai 2018, le Canada et le Royaume du Danemark ont annoncé la formation d'un groupe de travail conjoint sur les différends frontaliers (le groupe de travail conjoint) chargé d'examiner des solutions et de faire des recommandations sur la façon de régler les différends frontaliers touchant la mer de Lincoln, l'île Hans et le chevauchement des plateaux continentaux dans la mer du Labrador.

Affaires mondiales Canada, qui dirige les travaux du groupe de travail conjoint, a mis au courant les organisations régionales inuites de la portée et des activités des négociations entre le Canada et le Royaume du Danemark concernant le différend frontalier.

Le 4 février 2019, le Ministère a délivré un permis de prospection en vertu du *Règlement sur l'exploitation minière au Nunavut* pour des terres englobant l'île Hans. Le permis de prospection donne au demandeur le droit exclusif de prospecter et de jalonner des claims dans la zone de permis de prospection précisée dans la demande (île Hans). Cette mesure a nui aux discussions en cours menées par Affaires mondiales Canada sous l'égide du groupe de travail conjoint.

L'inaliénation provisoire des terres, en conjonction avec l'alinéa 5e) du *Règlement sur l'exploitation minière au Nunavut*, interdira toute activité de prospection et de jalonnement de claims sur les terres visées par le Décret.

L'inaliénation provisoire des terres est un outil largement utilisé pour le règlement de différends, car elle permet de protéger les terres durant les négociations en empêchant, pour une période déterminée, le Canada de les céder en vertu de la *Loi sur les terres territoriales*.

Cette présentation recommande que la Gouverneure générale en conseil adopte, en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*, le *Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales au Nunavut (île Hans)* [le Décret] ci-joint, pour une période de cinq ans à compter de la date de prise du Décret.

Répercussions

Le rejet de cette proposition d'inaliénation des terres continuerait de compromettre les travaux du groupe de travail conjoint sur les différends frontaliers.

Cette présentation n'a pas de répercussions financières directes ou indirectes nécessitant l'approbation du Conseil du Trésor, et aucune subvention ou contribution n'y est

with this submission. Routing procedures, as outlined in the directives on submissions, have been followed.

Consultation

The regional Inuit organizations have been informed by Global Affairs Canada of the intention to seek approval for an interim land withdrawal on Hans Island.

Existing interests

A prospecting permit, which gives the permittee the exclusive right to prospect or stake a claim on the lands identified in the prospecting permit, was issued for these lands on February 4, 2019. There are currently no existing mining interests recognized on the lands identified in the interim land withdrawal.

Departmental contact

For more information, please contact

Mr. Glen Stephens
Manager
Land and Water Management
Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs
Canada
Gatineau, Quebec
Telephone: 819-994-7483
Email: Glen.Stephens@canada.ca

associée. Les méthodes d'acheminement énoncées dans les directives sur les présentations ont été suivies.

Consultation

Affaires mondiales Canada a informé les organisations régionales inuites de l'intention de demander l'approbation de l'inaliénation provisoire des terres de l'île Hans.

Intérêts existants

Un permis de prospection, qui confère au titulaire le droit exclusif de prospecter et de jalonner des claims sur les terres précisées dans le permis, a été délivré pour ces terres le 4 février 2019. Il n'y a actuellement aucun intérêt minier reconnu sur les terres précisées dans l'inaliénation provisoire des terres.

Personne-ressource du Ministère

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Monsieur Glen Stephens
Gestionnaire
Gestion des terres et des eaux
Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord
Canada
Gatineau (Québec)
Téléphone : 819-994-7483
Courriel : Glen.Stephens@canada.ca

Registration

SI/2019-25 May 15, 2019

BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2018, NO. 2

Order Fixing January 1, 2019 as the Day on which Sections 176 to 178 of that Act are Deemed to Have Come into Force

P.C. 2019-424 May 3, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Natural Resources, pursuant to section 181 of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 2*, chapter 27 of the Statutes of Canada, 2018, fixes January 1, 2019 as the day on which sections 176 to 178 of that Act are deemed to have come into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Proposal

This Order in Council, made pursuant to section 181 of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 2* (the Act), which received royal assent on December 13, 2018, fixes retroactively January 1, 2019, as the day on which certain sections of the Act, come into force.

Objective

The objective of the Order in Council is to apply the carbon pricing system of Newfoundland and Labrador (NL) in the Canada–NL offshore area in a manner consistent with the co-management framework for offshore oil and gas resources, as set out in the *Canada–Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Act* (Accord Act).

These amendments also align with the goal of the *Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change* (Pan-Canadian Framework) of ensuring the application of a price on carbon pollution throughout Canada, either via the application of provincial or territorial carbon pricing systems that meet the federal benchmark, or via the application of the federal carbon pricing system in provinces or territories that request its application or that do not have a system that meets the federal benchmark.

Background

In December 2016, the Minister of Environment and Climate Change and the Minister of Finance sent a letter to

Enregistrement

TR/2019-25 Le 15 mai 2019

LOI N° 2 D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2018

Décret fixant au 1^{er} janvier 2019 la date à laquelle les articles 176 à 178 de cette loi sont réputés être entrés en vigueur

C.P. 2019-424 Le 3 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Ressources naturelles et en vertu de l'article 181 de la *Loi n° 2 d'exécution du budget de 2018*, chapitre 27 des lois du Canada (2018), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 1^{er} janvier 2019 la date à laquelle les articles 176 à 178 de cette loi sont réputés être entrés en vigueur.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du Décret.)

Proposition

Le présent décret, rendu en vertu de l'article 181 de la *Loi n° 2 d'exécution du budget de 2018* (la Loi), qui a reçu la sanction royale le 13 décembre 2018, fixe rétroactivement au 1^{er} janvier 2019 le jour auquel certains articles de la Loi entrent en vigueur.

Objectif

Le Décret a pour objectif d'appliquer le régime de tarification du carbone de Terre-Neuve-et-Labrador (TNL) dans la zone extracôtière Canada–TNL de manière cohérente avec le cadre de cogestion des ressources pétrolières et gazières extracôtières, tel que stipulé dans la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador* (la loi de mise en œuvre).

Ces modifications répondent aussi à l'objectif du *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques* (Cadre pancanadien) de garantir l'application d'un prix pour la pollution par le carbone à l'étendue du Canada, soit par le biais de l'application de régimes provinciaux ou territoriaux de tarification du carbone qui répondent à la norme de référence du fédéral, soit par le biais de l'application du régime fédéral de tarification du carbone dans les provinces ou les territoires qui en demandent l'application ou qui n'ont pas de système qui répond à la norme de référence du fédéral.

Contexte

En décembre 2016, le ministre de l'Environnement et du Changement climatique et le ministre des Finances ont

their provincial and territorial counterparts to inform them that the federal government was targeting January 1, 2019, as the date for the implementation of the federal carbon pricing system. Since then, the federal government has publicly reiterated its intent regarding the target date of January 1, 2019, on multiple occasions. The *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act* (GGPPA) provides the legal framework and enabling authorities for the federal carbon pricing system for the purpose of ensuring that the pricing of greenhouse gas (GHG) emissions (i.e. carbon pricing) is applied broadly in Canada at appropriate levels.

The GGPPA, which received royal assent on June 21, 2018, has two components: (1) a charge on fossil fuels (Part 1 of GGPPA); and (2) a charge on excess emissions of specific large industries under the output-based pricing system (Part 2 of GGPPA). It also contains a schedule that lists provinces, territories and areas where these two components apply: Part 1 of Schedule 1 lists provinces, territories and areas where the fuel charge applies, while Part 2 of this Schedule lists where the output-based pricing system applies.

On October 23, 2018, the Government of Canada announced to which provinces and territories its performance-based system for emissions-intensive and trade exposed facilities (the output-based pricing system) would apply starting on January 1, 2019. To that aim, the Governor in Council made an order in council to add these provinces and territories to Part 2 of Schedule 1 of the GGPPA.

The NL government elected to implement its own carbon pricing system by amending the province's *Management of Greenhouse Gas Act* (MGGA) and making regulations under it. This system, which consists of an explicit price on carbon and a performance-based system, came into effect on January 1, 2019.

The governments of Canada and NL have jointly managed offshore oil and gas activities through an agreement, or "Accord" since the mid-1980s. This "Accord" is implemented through the Accord Act and its provincial equivalent. The Accord Act defines the Canada-NL offshore administrative area, provides for the imposition of royalties for the benefit of the province, describes the regulatory requirements, and establishes the Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board (CNLOPB) to regulate offshore oil and gas activities. When making any amendments to the Accord Act, mirror changes are made to the provincial legislation.

envoyé une lettre à leurs homologues provinciaux et territoriaux afin de les informer que le gouvernement fédéral visait la date du 1^{er} janvier 2019 pour la mise en œuvre du régime fédéral de tarification du carbone. Depuis, le gouvernement fédéral a réitéré publiquement son intention au sujet de la date cible du 1^{er} janvier 2019, et ce, à de multiples occasions. La *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (LTPCGES) donne le cadre juridique et établit les pouvoirs du régime fédéral de tarification du carbone visant à faire en sorte que la tarification des émissions de gaz à effet de serre (GES) [c'est à dire la tarification du carbone] soit mise en œuvre d'une façon générale au Canada, aux niveaux appropriés.

La LTPCGES, qui a reçu la sanction royale le 21 juin 2018, comporte deux éléments : (1) une redevance pour les combustibles fossiles (partie 1 de la LTPCGES); (2) une redevance pour les émissions excédentaires de certaines grandes industries en vertu du régime de tarification fondé sur la production (partie 2 de la LTPCGES). Elle comprend également une annexe qui dresse la liste des provinces, des territoires et des zones où ces deux éléments s'appliquent : la partie 1 de l'annexe 1 dresse la liste des provinces, des territoires et des zones où la redevance sur les combustibles s'applique, tandis que la partie 2 de cette annexe dresse la liste des secteurs où le régime de tarification fondé sur la production s'applique.

Le 23 octobre 2018, le gouvernement du Canada a annoncé à quelles provinces et à quels territoires son régime fondé sur la performance pour les installations à forte intensité d'émissions qui sont exposées aux échanges commerciaux (le régime de tarification fondé sur la production) s'appliquerait à compter du 1^{er} janvier 2019. Pour ce faire, la gouverneure en conseil a rédigé un décret afin d'ajouter ces provinces et territoires à la partie 2 de l'annexe 1 de la LTPCGES.

Le gouvernement de TNL a choisi de mettre en œuvre son propre régime de tarification du carbone en modifiant la loi provinciale *Management of Greenhouse Gas Act* (MGGA) et en créant un règlement en vertu de cette loi. Ce système, qui consiste en une taxe explicite sur le carbone et un système fondé sur le rendement, est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

Les gouvernements du Canada et de TNL ont géré conjointement les activités pétrolières et gazières extracôtières au moyen d'une entente ou d'un « Accord » depuis le milieu des années 1980. Cet « Accord » est mis en œuvre en vertu de la loi de mise en œuvre et de son équivalent provincial. La loi de mise en œuvre définit la région administrative extracôtière Canada-TNL, prévoit l'imposition de redevances au profit de la province, décrit les exigences réglementaires et établit que c'est l'Office Canada — Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers (OCTNHE) qui réglementera les activités pétrolières et gazières extracôtières. Lorsque des modifications sont apportées à la loi de

Given that the Canada–NL offshore area is jointly managed by the federal and provincial governments through the Accord Act, a tailored approach to facilitate the application of carbon pricing in the Canada–NL offshore area was preferred. Since 2017, the governments of Canada and NL have worked together to ensure that a tailored approach to carbon pricing applicable to the Canada–NL offshore area and aligned with the objectives of the Pan-Canadian Framework and GGPPA is established in legislation.

The mirror Accord Act amendments in the NL legislature (Bill 41) and the *Act to Amend the Management of Greenhouse Gas Act and the Revenue Administration Act* (Bill 44) received royal assent on December 5, 2018.

Amendments

Section 176 of the Act amends the Accord Act to establish a cost recovery regime for carbon pricing in the Canada–NL offshore area. As laid out in the Accord Act, the federal and provincial governments provide equal shares of the CNLOPB's budget, which are then fully cost recovered from industry and returned equally to both governments. Currently, there are no cost recovery requirements for carbon pricing; however, once section 176 comes into force, it will introduce a conditionality to the cost recovery scheme to specify that 100% of the costs associated with the CNLOPB administering the provincial carbon pricing system will be recovered from industry, and remitted in full to the province.

Section 177 of the Act amends the Accord Act to incorporate by reference NL's provincial carbon pricing system under the MGGA. This section also identifies exemptions and limitations of the incorporation by reference, more specifically:

- The incorporation by reference of the provincial carbon pricing system does not apply to any provision of the MGGA that imposes a tax;
- The provincial carbon pricing system is exempted from the *Statutory Instruments Act* and the *Services Fees Act*;
- Any official or body administering the provincial carbon pricing system in the offshore area is not a federal body under the *Federal Courts Act*, and any legal proceedings would fall under the courts of the province;
- Payments collected under the provincial carbon pricing system in the offshore area belong to the province;

mise en œuvre, des changements équivalents sont apportés aux lois provinciales.

Étant donné que les zones extracôtières Canada–TNL sont gérées conjointement par les gouvernements fédéral et provincial par le biais de la loi de mise en œuvre, une approche sur mesure en vue de faciliter l'application de la tarification du carbone dans les zones extracôtières Canada–TNL a été privilégiée. Depuis 2017, les gouvernements du Canada et de TNL travaillent ensemble afin de garantir qu'une approche sur mesure à l'égard de la tarification du carbone applicable à la zone extracôtière Canada–TNL et harmonisée avec les objectifs du Cadre pancanadien et de la LTPCGES est établie dans la législation.

Les modifications similaires à la loi de mise en œuvre dans la législature de TNL (le projet de loi 41) et la Loi de TNL intitulée *Act to Amend the Management of Greenhouse Gas Act and the Revenue Administration Act* (le projet de loi 44) ont reçu la sanction royale le 5 décembre 2018.

Modifications

L'article 176 de la Loi modifie la loi de mise en œuvre afin d'établir un régime de récupération des coûts pour la tarification du carbone dans la zone extracôtière Canada–TNL. Comme stipulé dans la loi de mise en œuvre, les gouvernements fédéral et provincial fournissent des parts égales du budget de l'OCTNHE, qui sont ensuite entièrement récupérées auprès de l'industrie et retournées équitablement aux deux gouvernements. Il n'y a actuellement aucune exigence de récupération des coûts pour la tarification du carbone; cependant, l'entrée en vigueur de l'article 176 introduira une conditionnalité au système de récupération des coûts, afin de préciser que 100 % des coûts liés à l'administration par l'OCTNHE du système provincial de tarification du carbone seront récupérés auprès de l'industrie et remis en totalité à la province.

L'article 177 de la Loi modifie la loi de mise en œuvre afin d'y incorporer par renvoi le régime provincial de tarification du carbone de TNL en vertu de la loi MGGA. Cet article précise également les exemptions et les limitations de l'incorporation par renvoi, plus précisément :

- L'incorporation par renvoi du système provincial de tarification du carbone ne s'applique à aucune disposition de la MGGA qui impose une taxe;
- Le système provincial de tarification du carbone est exempté de la *Loi sur les textes réglementaires* et de la *Loi sur les frais de service*;
- Tout responsable ou organisme qui administre le système provincial de tarification du carbone dans la zone extracôtière n'est pas un organisme fédéral au sens de la *Loi sur les Cours fédérales*, et toute procédure judiciaire relèverait des tribunaux de la province;

- The CNLOPB may be delegated powers, duties and functions to ensure the administration or the enforcement of the provincial carbon pricing system in the offshore area, either through an agreement with the provincial Minister or through the MGGA;
- The limits of liability would be the same for the federal and provincial governments; and
- The CNLOPB may obtain from or disclose to the province any information necessary for the administration of the provincial carbon pricing system.

Section 178 of the Act also amends the GGPPA to ensure the non-application of NL's carbon pricing system in the Canada–NL offshore area in the event the Canada–NL offshore area is added to Part 2 of Schedule 1 of the GGPPA.

Lastly, aligned with the objectives of GGPPA and the goal of ensuring that a national approach to pricing carbon pollution is in place in Canada as of 2019, section 181 of the Act provides the legal authority for these amendments to come into force retroactively, on a day that must not be before January 1, 2019.

Implications

The Order retroactively establishes the coming into force date of sections 176 to 178 of the Act as January 1, 2019, and contributes to the application of carbon pricing to a broad set of emission sources across Canada, a key part of the federal government's Pan-Canadian Framework.

The Accord Act and the GGPPA amendments are a tangible demonstration of Canada's commitment to responsible resource development, and enhancing environmental protection in the offshore area. It also demonstrates Canada's commitment to the sound functioning of the joint management with its Accord partner and all parties' willingness to work together for the safe and environmentally responsible development of Canada's Atlantic offshore resources.

There will be no additional costs involved with bringing sections 176 to 178 of the Act into force.

Consultation

During the development of sections 176 to 178 of the Act, the Government of Canada collaborated with the Government of NL. Multiple departments from each level of

- Les paiements recueillis en vertu du système provincial de tarification du carbone dans la zone extracôtière appartiennent à la province;
- Les pouvoirs, responsabilités et fonctions pourront être accordés à l'OCTNHE afin de veiller à l'administration ou à l'application du système provincial de tarification du carbone dans la zone extracôtière, soit par le biais d'une entente avec le ministre provincial, soit en vertu de la MGGA;
- Les limites de responsabilité seraient les mêmes pour les gouvernements fédéral et provincial;
- L'OCTNHE pourra obtenir de la province ou divulguer à la province tout renseignement nécessaire en vue de l'administration du système provincial de tarification du carbone.

L'article 178 de la Loi modifie également la LTPCGES afin de garantir la non-application du système de tarification du carbone de TNL dans la zone extracôtière Canada–TNL dans l'éventualité où la zone extracôtière Canada–TNL serait ajoutée à la partie 2 de l'annexe 1 de la LTPCGES.

Enfin, conformément aux objectifs de la LTPCGES et à celui de garantir la mise en place d'une méthode nationale de tarification de la pollution attribuable au carbone au Canada en 2019, l'article 181 de la Loi accorde l'autorité juridique de mettre en vigueur ces modifications rétroactivement, au plus tôt le 1^{er} janvier 2019.

Répercussions

Le Décret établit rétroactivement la date d'entrée en vigueur des articles 176 à 178 de la Loi au 1^{er} janvier 2019 et contribue à l'application de la tarification du carbone à un vaste ensemble de sources d'émission dans l'ensemble du Canada, ce qui constitue un élément clé du Cadre pan-canadien du gouvernement fédéral.

Les modifications à la loi de mise en œuvre et à la LTPCGES démontrent concrètement l'engagement du Canada à l'égard du développement responsable des ressources et de l'amélioration de la protection environnementale dans les zones extracôtières. Elles démontrent également l'engagement du Canada à assurer une solide gestion conjointement avec son partenaire de la loi de mise en œuvre et la volonté de toutes les parties de travailler ensemble au développement sécuritaire des ressources extracôtières atlantiques du Canada en respectant l'environnement.

L'entrée en vigueur des articles 176 à 178 de la Loi n'entraînera aucun coût supplémentaire.

Consultation

Lors de l'élaboration des articles 176 à 178 de la Loi, le gouvernement du Canada a collaboré avec le gouvernement de TNL. De multiples ministères de chaque ordre de

government were involved. The implicated federal departments and agencies included Environment and Climate Change Canada, Justice Canada, the Offshore Petroleum Boards, and Natural Resources Canada. The offshore oil and gas industry and two Indigenous groups were also consulted prior to the legislative process.

In December 2018, the Government of NL advised offshore operators of their obligations for 2019 under the MGGA. An information session was held with operators on January 18, 2019, to go over their obligations. The NL government has worked with the CNLOPB to put in place the requisite administrative mechanisms for retroactive implementation for January 1, 2019.

Departmental contacts

For additional information, please contact

Natural Resources Canada
Timothy Gardiner
Acting Director General
Petroleum Resources Branch
580 Booth Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E4
Telephone: 613-992-3794
Email: timothy.gardiner@canada.ca

Environment Canada and Climate Change
Stéphanie Johnson
Executive Director
Legislative Governance
Environmental Protection Branch
351 Saint-Joseph Blvd.
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-938-5507
Email: stephanie.johnson@canada.ca

gouvernement y ont participé. Les ministères et organismes fédéraux suivants étaient au nombre des participants : Environnement et Changement climatique Canada, Justice Canada, les Offices pétroliers extracôtiers et Ressources naturelles Canada. L'industrie des hydrocarbures extracôtiers et deux groupes autochtones ont aussi été consultés avant le processus législatif.

Le gouvernement de TNL a informé en décembre 2018 les exploitants des zones extracôtières de leurs obligations pour 2019 en vertu de la loi provinciale MGGA. Une séance d'information a été organisée avec les exploitants le 18 janvier 2019 pour passer à travers leurs obligations. Le gouvernement de TNL a travaillé avec l'OCTNHE pour mettre en place les mécanismes administratifs qu'exige la circonstance aux fins de mise en œuvre rétroactive pour le 1^{er} janvier 2019.

Personnes-ressources des ministères

Pour en savoir plus, communiquez avec :

Ressources naturelles Canada
Timothy Gardiner
Directeur général intérimaire
Direction des ressources pétrolières
580, rue Booth
Ottawa (Ontario)
K1A 0E4
Téléphone : 613-992-3794
Courriel : timothy.gardiner@canada.ca

Environnement et Changement climatique Canada
Stéphanie Johnson
Directrice administrative
Gouvernance législative
Direction générale de la protection environnementale
351, boul. Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone: 819-938-5507
Courriel : stephanie.johnson@canada.ca

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents

| Registration number | P.C. number | Minister | Name of Statutory Instrument or Other Document | Page |
|---------------------|-------------|---|--|------|
| SOR/2019-110 | | Transport | Direction Respecting Tarmac Delays of Three Hours or Less | 1592 |
| SOR/2019-111 | 2019-391 | Finance Global Affairs | Order Amending the United States Surtax Order (Other Goods) | 1596 |
| SOR/2019-112 | | Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs | Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act | 1601 |
| SOR/2019-113 | 2019-413 | Transport | Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations | 1605 |
| SOR/2019-114 | 2019-414 | Fisheries and Oceans | Regulations Amending the Northwest Territories Fishery Regulations | 1660 |
| SOR/2019-115 | 2019-415 | Environment and Climate Change Health | Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999 | 1664 |
| SOR/2019-116 | 2019-416 | Innovation, Science and Economic Development | Regulations Amending the Trademarks Regulations | 1674 |
| SOR/2019-117 | 2019-417 | Innovation, Science and Economic Development | Regulations Amending Certain Department of Industry Regulations | 1681 |
| SOR/2019-118 | 2019-418 | Transport | Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and III — Airport Winter Maintenance) | 1686 |
| SOR/2019-119 | 2019-419 | Transport | Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Various Subjects) | 1712 |
| SOR/2019-120 | 2019-420 | Health | Regulations Amending the Narcotic Control Regulations and the Precursor Control Regulations (Fentanyl and Amphetamines) | 1748 |
| SOR/2019-121 | 2019-421 | Health | Order Amending Schedules I and VI to the Controlled Drugs and Substances Act (Fentanyl and Amphetamines) | 1761 |
| SOR/2019-122 | 2019-422 | Transport | Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Miscellaneous Program) | 1763 |
| SOR/2019-123 | | Fisheries and Oceans | Critical Habitat of the Western Brook Lamprey (<i>Lampetra richardsoni</i>) Morrison Creek Population Order | 1772 |
| SI/2019-22 | 2019-389 | Prime Minister | Order (1) repealing Order in Council P.C. 2018-1200 of September 25, 2018; and (2) designating the Minister of Democratic Institutions to be the Minister referred to in the Federal Public Sector Labour Relations and Employment Board Act | 1784 |
| SI/2019-23 | 2019-390 | Prime Minister | Order (1) repealing Order in Council P.C. 2018-1201 of September 25, 2018; and (2) designating the Minister of Democratic Institutions as the Minister for the purposes of the Federal Public Sector Labour Relations Act | 1785 |
| SI/2019-24 | 2019-423 | Indigenous Services | Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Hans Island) Order | 1786 |
| SI/2019-25 | 2019-424 | Natural Resources | Order Fixing January 1, 2019 as the Day on which Sections 176 to 178 of the Budget Implementation Act, 2018, No. 2 are Deemed to Have Come into Force | 1790 |

INDEX **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents

Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

| Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes | Registration number | Date | Page | Comments |
|---|------------------------|----------|------|----------|
| Canadian Aviation Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending..... Aeronautics Act | SOR/2019-122 | 06/05/19 | 1763 | |
| Canadian Aviation Regulations (Parts I and III — Airport Winter Maintenance) — Regulations Amending..... Aeronautics Act | SOR/2019-118 | 06/05/19 | 1686 | |
| Canadian Aviation Regulations (Various Subjects) — Regulations Amending..... Aeronautics Act | SOR/2019-119 | 06/05/19 | 1712 | |
| Certain Department of Industry Regulations — Regulations Amending..... Canada Business Corporations Act Canada Cooperatives Act | SOR/2019-117 | 06/05/19 | 1681 | |
| Critical Habitat of the Western Brook Lamprey (<i>Lampetra richardsoni</i>) Morrison Creek Population Order Species at Risk Act | SOR/2019-123 | 06/05/19 | 1772 | n |
| Narcotic Control Regulations and the Precursor Control Regulations (Fentanyl and Amphetamines) — Regulations Amending Controlled Drugs and Substances Act | SOR/2019-120 | 06/05/19 | 1748 | |
| Northwest Territories Fishery Regulations — Regulations Amending..... Fisheries Act | SOR/2019-114 | 06/05/19 | 1660 | |
| Order Fixing January 1, 2019 as the Day on which Sections 176 to 178 of that Act are Deemed to Have Come into Force Budget Implementation Act, 2018, No. 2 | SI/2019-25 | 15/05/19 | 1790 | |
| Order in Council P.C. 2018-1200 of September 25, 2018; and (2) designating the Minister of Democratic Institutions to be the Minister referred to in the Act — Order (1) repealing..... Federal Public Sector Labour Relations and Employment Board Act | SI/2019-22 | 15/05/19 | 1784 | |
| Order in Council P.C. 2018-1201 of September 25, 2018; and (2) designating the Minister of Democratic Institutions as the Minister for the purposes of the Act — Order (1) repealing..... Federal Public Sector Labour Relations Act | SI/2019-23 | 15/05/19 | 1785 | |
| Schedule to the First Nations Fiscal Management Act — Order Amending..... First Nations Fiscal Management Act | SOR/2019-112 | 03/05/19 | 1601 | |
| Schedules I and VI to the Controlled Drugs and Substances Act (Fentanyl and Amphetamines) — Order Amending Controlled Drugs and Substances Act | SOR/2019-121 | 06/05/19 | 1761 | |
| Tarmac Delays of Three Hours or Less — Direction Respecting Canada Transportation Act | SOR/2019-110 | 26/04/19 | 1592 | n |
| Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999 — Order Adding Canadian Environmental Protection Act, 1999 | SOR/2019-115 | 06/05/19 | 1664 | |
| Trademarks Regulations — Regulations Amending Trademarks Act | SOR/2019-116 | 06/05/19 | 1674 | |
| Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 | SOR/2019-113 | 06/05/19 | 1605 | n |

INDEX — Continued

| Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes | Registration number | Date | Page | Comments |
|--|------------------------------|----------|------|----------|
| United States Surtax Order (Other Goods) — Order Amending Customs Tariff | SOR/2019-111 | 30/04/19 | 1596 | |
| Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in Nunavut (Hans Island) Order Territorial Lands Act | SI/2019-24 | 15/05/19 | 1786 | |

TABLE DES MATIÈRES **DORS : Textes réglementaires (Règlements)**
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents

| Numéro d'enregistrement | Numéro de C.P. | Ministre | Titre du texte réglementaire ou autre document | Page |
|-------------------------|----------------|--|---|------|
| DORS/2019-110 | | Transports | Directive concernant les retards de trois heures ou moins sur l'aire de trafic | 1592 |
| DORS/2019-111 | 2019-391 | Finances Affaires mondiales | Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe aux États-Unis (autres marchandises) | 1596 |
| DORS/2019-112 | | Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord | Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations | 1601 |
| DORS/2019-113 | 2019-413 | Transports | Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses | 1605 |
| DORS/2019-114 | 2019-414 | Pêches et Océans | Règlement modifiant le Règlement de pêche des Territoires du Nord-Ouest | 1660 |
| DORS/2019-115 | 2019-415 | Environnement et Changement climatique Santé | Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) | 1664 |
| DORS/2019-116 | 2019-416 | Innovation, Sciences et Développement économique | Règlement modifiant le Règlement sur les marques de commerce | 1674 |
| DORS/2019-117 | 2019-417 | Innovation, Sciences et Développement économique | Règlement modifiant certains règlements (ministère de l'Industrie) | 1681 |
| DORS/2019-118 | 2019-418 | Transports | Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I et III — entretien hivernal des aéroports) | 1686 |
| DORS/2019-119 | 2019-419 | Transports | Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (divers sujets) | 1712 |
| DORS/2019-120 | 2019-420 | Santé | Règlement modifiant le Règlement sur les stupéfiants et le Règlement sur les précurseurs (fentanyl et amphétamines) | 1748 |
| DORS/2019-121 | 2019-421 | Santé | Décret modifiant les annexes I et VI de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (fentanyl et amphétamines) | 1761 |
| DORS/2019-122 | 2019-422 | Transports | Règlement correctif visant le Règlement de l'aviation canadien | 1763 |
| DORS/2019-123 | | Pêches et Océans | Arrêté visant l'habitat essentiel de la lamproie de l'Ouest (<i>Lampetra richardsoni</i>) population du ruisseau Morrison | 1772 |
| TR/2019-22 | 2019-389 | Premier ministre | Décret (1) abrogeant le décret C.P. 2018-1200 du 25 septembre 2018; (2) désignant la ministre des Institutions démocratiques à titre de ministre visé par ce terme dans la Loi sur la Commission des relations de travail et de l'emploi dans le secteur public fédéral | 1784 |
| TR/2019-23 | 2019-390 | Premier ministre | Décret (1) abrogeant le décret C.P. 2018-1201 du 25 septembre 2018; (2) chargeant la ministre des Institutions démocratiques de l'application de la Loi sur les relations de travail dans le secteur public fédéral | 1785 |
| TR/2019-24 | 2019-423 | Services aux Autochtones | Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales au Nunavut (île Hans) | 1786 |
| TR/2019-25 | 2019-424 | Ressources naturelles | Décret fixant au 1 ^{er} janvier 2019 la date à laquelle les articles 176 à 178 de la Loi n° 2 d'exécution du budget de 2018 sont réputés être entrés en vigueur | 1790 |

INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents

Abréviations : e — erratum
n — nouveau
r — révisé
a — abrogé

| Titre du texte réglementaire ou autre document Lois | Numéro d'enregistrement | Date | Page | Commentaires |
|---|----------------------------|----------|------|--------------|
| Annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations — Arrêté modifiant Gestion financière des premières nations (Loi) | DORS/2019-112 | 03/05/19 | 1601 | |
| Annexes I et VI de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (fentanyl et amphétamines) — Décret modifiant Certaines drogues et autres substances (Loi réglementant) | DORS/2019-121 | 06/05/19 | 1761 | |
| Aviation canadien (divers sujets) — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi) | DORS/2019-119 | 06/05/19 | 1712 | |
| Aviation canadien (parties I et III — entretien hivernal des aéroports) — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi) | DORS/2019-118 | 06/05/19 | 1686 | |
| Aviation canadien — Règlement correctif visant le Règlement Aéronautique (Loi) | DORS/2019-122 | 06/05/19 | 1763 | |
| Certaines parcelles territoriales au Nunavut (île Hans) — Décret déclarant inaliénables Terres territoriales (Loi) | TR/2019-24 | 15/05/19 | 1786 | |
| Certains règlements (ministère de l'Industrie) — Règlement modifiant Sociétés par actions (Loi canadienne) Coopératives (Loi canadienne) | DORS/2019-117 | 06/05/19 | 1681 | |
| Décret C.P. 2018-1200 du 25 septembre 2018; (2) désignant la ministre des Institutions démocratiques à titre de ministre visé par ce terme dans la loi — Décret (1) abrogeant Commission des relations de travail et de l'emploi dans le secteur public fédéral (Loi) | TR/2019-22 | 15/05/19 | 1784 | |
| Décret C.P. 2018-1201 du 25 septembre 2018; (2) chargeant la ministre des Institutions démocratiques de l'application de la loi — Décret (1) abrogeant Relations de travail dans le secteur public fédéral (Loi) | TR/2019-23 | 15/05/19 | 1785 | |
| Décret fixant au 1 ^{er} janvier 2019 la date à laquelle les articles 176 à 178 de cette loi sont réputés être entrés en vigueur Exécution du budget de 2018 (Loi n° 2) | TR/2019-25 | 15/05/19 | 1790 | |
| Habitat essentiel de la lamproie de l'Ouest (<i>Lampetra richardsoni</i>) population du ruisseau Morrison — Arrêté visant Espèces en péril (Loi) | DORS/2019-123 | 06/05/19 | 1772 | n |
| Marques de commerce — Règlement modifiant le Règlement Marques de commerce (Loi) | DORS/2019-116 | 06/05/19 | 1674 | |
| Pêche des Territoires du Nord-Ouest — Règlement modifiant le Règlement Pêches (Loi) | DORS/2019-114 | 06/05/19 | 1660 | |
| Retards de trois heures ou moins sur l'aire de trafic — Directive concernant Transports au Canada (Loi) | DORS/2019-110 | 26/04/19 | 1592 | n |
| Stupéfiants et le Règlement sur les précurseurs (fentanyl et amphétamines) — Règlement modifiant le Règlement Certaines drogues et autres substances (Loi réglementant) | DORS/2019-120 | 06/05/19 | 1748 | |
| Substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) — Décret d'inscription Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne) | DORS/2019-115 | 06/05/19 | 1664 | |

INDEX (suite)

| Titre du texte réglementaire ou autre document Lois | Numéro d'enregistrement | Date | Page | Commentaires |
|---|-------------------------------|----------|------|--------------|
| Sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses — Règlement Transport des marchandises dangereuses (Loi de 1992) | DORS/2019-113 | 06/05/19 | 1605 | n |
| Surtaxe aux États-Unis (autres marchandises) — Décret modifiant le Décret imposant Tarif des douanes | DORS/2019-111 | 30/04/19 | 1596 | |