

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part II

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, DECEMBER 23, 2009

OTTAWA, LE MERCREDI 23 DÉCEMBRE 2009

Statutory Instruments 2009

Textes réglementaires 2009

SOR/2009-321 to 338 and SI/2009-116 and 118 to 120

DORS/2009-321 à 338 et TR/2009-116 et 118 à 120

Pages 2450 to 2666

Pages 2450 à 2666

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 7, 2009, 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 exempted from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

The *Canada Gazette* Part II is available in most libraries for consultation.

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://gazette.gc.ca>. It is accessible in Portable Document Format (PDF) and in HyperText Mark-up Language (HTML) as the alternate format. The PDF format of Part I, Part II and Part III is official since April 1, 2003, and is published simultaneously with the printed copy.

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 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

### AVIS AU LECTEUR

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 7 janvier 2009, 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*.

On peut consulter la Partie II de la *Gazette du Canada* dans la plupart des bibliothèques.

Pour les résidents du Canada, le prix de l’abonnement annuel à la Partie II de la *Gazette du Canada* est de 67,50 \$ et le prix d’un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d’autres pays, le prix de l’abonnement est de 67,50 \$US et le prix d’un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi disponible gratuitement sur Internet au <http://gazette.gc.ca>. La publication y est accessible en format de document portable (PDF) et en langage hypertexte (HTML) comme média substitut. Le format PDF en direct de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III est officiel depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 et est publié en même temps que la copie imprimée.

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 418, Édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Registration  
SOR/2009-321 December 3, 2009

MARINE TRANSPORTATION SECURITY ACT

**Domestic Ferries Security Regulations**

P.C. 2009-1956 December 3, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport pursuant to section 5<sup>a</sup> of the *Marine Transportation Security Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Domestic Ferries Security Regulations*.

**DOMESTIC FERRIES SECURITY REGULATIONS**

OVERVIEW

Purpose 1. (1) The purpose of these Regulations is to enhance the security of the Canadian ferry transportation system through the establishment of a framework for detecting security threats and taking preventive measures against security incidents.

Contents (2) These Regulations are divided into five Parts:  
(a) Part 1 sets out general matters that apply to the entire Regulations;  
(b) Part 2 sets out the security documentation that must be obtained from the Minister and the manner in which it must be obtained;  
(c) Part 3 sets out the responsibilities of the operators of domestic ferries and domestic ferry facilities;  
(d) Part 4 sets out the roles and responsibilities of the personnel involved in the security of domestic ferries and domestic ferry facilities; and  
(e) Part 5 provides a framework for conducting security assessments and for establishing, implementing and maintaining security plans.

INTERPRETATION

Definitions 2. (1) The following definitions apply in these Regulations.

“Act” “Act” means the *Marine Transportation Security Act*.

“certain dangerous cargoes” “certain dangerous cargoes” has the meaning assigned by section 1 of the *Marine Transportation Security Regulations*.

“domestic ferry” “domestic ferry” means a vessel that is entitled to fly the Canadian flag, carries passengers on a regular schedule and operates on a route set out in Schedule 1.

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 29, s. 56  
<sup>b</sup> S.C. 1994, c. 40

Enregistrement  
DORS/2009-321 Le 3 décembre 2009

LOI SUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT MARITIME

**Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs**

C.P. 2009-1956 Le 3 décembre 2009

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 5<sup>a</sup> de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs*, ci-après.

**RÈGLEMENT SUR LA SÛRETÉ DES TRAVERSIERS INTÉRIEURS**

APERÇU

Objet 1. (1) Le présent règlement vise à augmenter la sûreté du système canadien de transport par traversier par l'établissement d'un cadre pour la détection des menaces contre la sûreté et la prise de mesures préventives pour contrer les incidents de sûreté.

Contenu (2) Le présent règlement est divisé en cinq parties :  
a) la partie 1 prévoit les généralités qui s'appliquent à l'ensemble du règlement;  
b) la partie 2 établit les documents de sûreté qui doivent être obtenus du ministre ainsi que la manière dont ils doivent l'être;  
c) la partie 3 précise les responsabilités des exploitants des traversiers intérieurs et des installations pour traversiers intérieurs;  
d) la partie 4 précise les rôles et les responsabilités du personnel chargé de la sûreté des traversiers intérieurs et des installations pour traversiers intérieurs;  
e) la partie 5 établit le cadre pour effectuer les évaluations de la sûreté et pour établir, mettre en œuvre et maintenir les plans de sûreté.

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

Définitions 2. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« certaines cargaisons dangereuses » S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

« clé » Dispositif, y compris une carte, qui est délivré par l'exploitant d'un traversier intérieur ou d'une installation pour traversiers intérieurs et qui est conçu pour donner accès à une zone réglementée d'un traversier ou d'une installation.

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 29, art. 56  
<sup>b</sup> L.C. 1994, ch. 40

<p>“domestic ferry facility” « installation pour traversiers intérieurs »</p>	<p>“domestic ferry facility” means a marine facility set out in Schedule 2.</p>	<p>« documents de sûreté » S’entend d’un ou de plusieurs des documents suivants délivrés par le ministre :</p> <p>a) la lettre d’approbation de l’évaluation de la sûreté à l’égard d’un traversier intérieur délivrée en vertu du paragraphe 16(1);</p> <p>b) la lettre d’approbation de l’évaluation de la sûreté à l’égard d’une installation pour traversiers intérieurs délivrée en vertu du paragraphe 16(2);</p> <p>c) le certificat de sûreté provisoire à l’égard d’un traversier intérieur qui est délivré en vertu du paragraphe 18(1);</p> <p>d) le certificat de sûreté à l’égard d’un traversier intérieur délivré en vertu de l’alinéa 19(1)a);</p> <p>e) la déclaration de conformité à l’égard d’une installation pour traversiers intérieurs délivrée en vertu de l’alinéa 19(1)b).</p>	<p>« documents de sûreté » “security documentation”</p>
<p>“interface” « interface »</p>	<p>“interface” means an interaction between</p> <p>(a) a domestic ferry and another vessel or a marine facility; or</p> <p>(b) a domestic ferry facility and a vessel.</p>	<p>« incident de sûreté » Incident qui a une incidence sur la sûreté d’un traversier intérieur, d’une installation pour traversiers intérieurs ou d’une interface.</p>	<p>« incident de sûreté » “security incident”</p>
<p>“key” « clé »</p>	<p>“key” means a device, including a card, issued by an operator of a domestic ferry or a domestic ferry facility that is designed to allow access to a restricted area in a domestic ferry or a domestic ferry facility.</p>	<p>« infraction à la sûreté » Violation de règlements, mesures, règles ou procédures de sûreté qui n’entraîne pas d’incident de sûreté.</p>	<p>« infraction à la sûreté » “security breach”</p>
<p>“MARSEC level 1” « niveau MARSEC 1 »</p>	<p>“MARSEC level 1” means the level for which minimum security procedures are maintained as set out in the approved security plan.</p>	<p>« installation pour traversiers intérieurs » Installation maritime qui figure à l’annexe 2.</p>	<p>« installation pour traversiers intérieurs » “domestic ferry facility”</p>
<p>“MARSEC level 2” « niveau MARSEC 2 »</p>	<p>“MARSEC level 2” means the level for which security procedures additional to those of MARSEC level 1 are maintained for a limited period because of heightened risk of a security threat or security incident.</p>	<p>« interface » S’entend de l’interaction entre :</p> <p>a) un traversier intérieur et un autre bâtiment ou une installation maritime;</p> <p>b) une installation pour traversiers intérieurs et un bâtiment.</p>	<p>« interface » “interface”</p>
<p>“MARSEC level 3” « niveau MARSEC 3 »</p>	<p>“MARSEC level 3” means the level for which security procedures additional to those of MARSEC level 1 and MARSEC level 2 are maintained for a limited period when a security threat or security incident is probable or imminent, whether or not the specific target is identified.</p>	<p>« laissez-passer de zone réglementée » Document qui est délivré par l’exploitant d’un traversier intérieur ou d’une installation pour traversiers intérieurs et qui permet à son titulaire d’avoir accès, durant une période donnée, à des zones réglementées précises sur des traversiers intérieurs ou des installations pour traversiers intérieurs.</p>	<p>« laissez-passer de zone réglementée » “restricted area pass”</p>
<p>“passenger” « passager »</p>	<p>“passenger” has the meaning assigned by section 2 of the <i>Canada Shipping Act, 2001</i>.</p>	<p>« Loi » La <i>Loi sur la sûreté du transport maritime</i>.</p>	<p>« Loi » “Act”</p>
<p>“port administration” « organisme portuaire »</p>	<p>“port administration” means</p> <p>(a) the operator of a marine facility that is a port authority established under section 8 of the <i>Canada Marine Act</i>;</p> <p>(b) the operator of a marine facility that is a harbour commission established under subsection 5(1) of the <i>Harbour Commissions Act</i>;</p> <p>(c) the operator of a public port designated under regulations made under section 65 of the <i>Canada Marine Act</i>; or</p> <p>(d) a group of marine facilities, in close proximity to each other, the operators of which agree with each other to subject themselves to sections 362 to 375 of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>.</p>	<p>« menace contre la sûreté » Tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui pourraient compromettre la sûreté d’un traversier intérieur, d’une installation pour traversiers intérieurs ou d’une interface.</p>	<p>« menace contre la sûreté » “security threat”</p>
<p>“restricted area pass” « laissez-passer de zone réglementée »</p>	<p>“restricted area pass” means a document issued by an operator of a domestic ferry or a domestic ferry facility that entitles the holder to have access, during a specified period, to specific restricted areas in domestic ferries or domestic ferry facilities.</p>	<p>« niveau MARSEC 1 » Le niveau auquel la procédure de sûreté minimale est maintenue selon ce que prévoit le plan de sûreté approuvé.</p>	<p>« niveau MARSEC 1 » “MARSEC level 1”</p>
<p>“security breach” « infraction à la sûreté »</p>	<p>“security breach” means a violation of security regulations, measures, rules or procedures that does not result in a security incident.</p>	<p>« niveau MARSEC 2 » Le niveau auquel la procédure de sûreté supplémentaire à celle du niveau MARSEC 1 est maintenue pendant une période limitée en raison d’un risque accru de menace contre la sûreté ou d’incident de sûreté.</p>	<p>« niveau MARSEC 2 » “MARSEC level 2”</p>
<p>“security documentation” « documents de sûreté »</p>	<p>“security documentation” means one or more of the following documents issued by the Minister:</p> <p>(a) a Security Assessment Letter of Approval in respect of a domestic ferry issued under subsection 16(1);</p>		

	<p>(b) a Security Assessment Letter of Approval in respect of a domestic ferry facility issued under subsection 16(2);</p> <p>(c) an Interim Domestic Ferry Security Certificate in respect of a domestic ferry issued under subsection 18(1);</p> <p>(d) a Security Certificate in respect of a domestic ferry issued under paragraph 19(1)(a); and</p> <p>(e) a Statement of Compliance in respect of a domestic ferry facility issued under paragraph 19(1)(b).</p>	<p>« niveau MARSEC 3 » Le niveau auquel la procédure de sûreté supplémentaire à celles des niveaux MARSEC 1 et MARSEC 2 est maintenue pendant la période limitée lorsqu'une menace contre la sûreté ou un incident de sûreté est probable ou imminent, que la cible précise soit cernée ou non.</p>	<p>« niveau MARSEC 3 » "MARSEC level 3"</p>
<p>"security incident" « incident de sûreté »</p> <p>"security threat" « menace contre la sûreté »</p>	<p>"security incident" means an incident that affects the security of a domestic ferry, a domestic ferry facility or an interface.</p> <p>"security threat" means any suspicious act or circumstance that could compromise the security of a domestic ferry, a domestic ferry facility or an interface.</p>	<p>« organisme portuaire » Selon le cas :</p> <p>a) l'exploitant d'une installation maritime qui est une administration portuaire constituée en vertu de l'article 8 de la <i>Loi maritime du Canada</i>;</p> <p>b) l'exploitant d'une installation maritime qui est une commission portuaire constituée en vertu du paragraphe 5(1) de la <i>Loi sur les commissions portuaires</i>;</p> <p>c) l'exploitant d'un port public désigné par un règlement pris en vertu de l'article 65 de la <i>Loi maritime du Canada</i>;</p> <p>d) tout groupe d'installations maritimes qui sont situées à proximité les unes des autres et dont les exploitants ont convenu de se soumettre aux articles 362 à 375 du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>.</p>	<p>« organisme portuaire » "port administration"</p>
		<p>« passager » S'entend au sens de l'article 2 de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i>.</p> <p>« traversier intérieur » Bâtiment qui est autorisé à battre pavillon canadien, qui transporte des passagers selon un horaire régulier et qui est utilisé sur un des trajets figurant à l'annexe 1.</p>	<p>« passager » "passenger"</p> <p>« traversier intérieur » "domestic ferry"</p>
Operators	<p>(2) In these Regulations, a reference to an operator shall be read as a reference to the operator of a domestic ferry, the operator of a domestic ferry facility or both.</p>	<p>(2) Dans le présent règlement, la mention d'exploitant vaut mention de l'exploitant d'un traversier intérieur, de l'exploitant d'une installation pour traversiers intérieurs ou des deux.</p>	Exploitants
	<b>APPLICATION</b>	<b>APPLICATION</b>	
Domestic ferries and domestic ferry facilities	<p><b>3.</b> (1) These Regulations apply to domestic ferries and domestic ferry facilities.</p>	<p><b>3.</b> (1) Le présent règlement s'applique aux traversiers intérieurs et aux installations pour traversiers intérieurs.</p>	Traversiers intérieurs et installations pour traversiers intérieurs
Exception	<p>(2) For greater certainty, these Regulations do not apply to ferries that are dismantled or laid-up at a domestic ferry facility.</p>	<p>(2) Il est entendu que le présent règlement ne s'applique pas aux traversiers qui sont démontés ou désarmés à une installation pour traversiers intérieurs.</p>	Exception
	<b>PART 1</b>	<b>PARTIE 1</b>	
	<b>GENERAL</b>	<b>GÉNÉRALITÉS</b>	
	<b>OVERVIEW</b>	<b>APERÇU</b>	
General matters	<p><b>4.</b> This Part sets out general matters that apply to the entire Regulations.</p>	<p><b>4.</b> La présente partie prévoit les généralités qui s'appliquent à l'ensemble du règlement.</p>	Généralités
	<b>COMPLIANCE</b>	<b>CONFORMITÉ</b>	
Obligations of operators	<p><b>5.</b> The operator of a domestic ferry and the operator of a domestic ferry facility shall ensure that the requirements of these Regulations are met.</p>	<p><b>5.</b> L'exploitant d'un traversier intérieur et l'exploitant d'une installation pour traversiers intérieurs veillent à ce que les exigences du présent règlement soient respectées.</p>	Obligations des exploitants

MARSEC LEVEL

NIVEAU MARSEC

MARSEC level 1

6. The operator of a domestic ferry and the operator of a domestic ferry facility shall maintain MARSEC level 1 at all times unless a higher MARSEC level is required by a security measure formulated by the Minister under section 7 of the Act.

6. L'exploitant d'un traversier intérieur et l'exploitant d'une installation pour traversiers intérieurs maintiennent en permanence le niveau MARSEC 1, sauf si un niveau MARSEC supérieur est exigé par une mesure de sûreté établie par le ministre en vertu de l'article 7 de la Loi.

Niveau MARSEC 1

PROHIBITION

INTERDICTION

Security equipment and systems

7. No person shall tamper with, damage or disrupt the normal operation of any security equipment or system to which these Regulations apply.

7. Il est interdit à toute personne de modifier sans autorisation ou d'endommager l'équipement et les systèmes de sûreté visés par le présent règlement ou d'en entraver le fonctionnement normal.

Équipement et systèmes de sûreté

[8 to 10 reserved]

[8 à 10 réservés]

PART 2

PARTIE 2

SECURITY DOCUMENTATION

DOCUMENTS DE SÛRETÉ

OVERVIEW

APERÇU

Requirements relating to security documentation

11. This Part sets out the security documentation that must be obtained from the Minister and the manner in which it must be obtained. It also sets out the security documentation that must be carried on board domestic ferries.

11. La présente partie prévoit les documents de sûreté qui doivent être obtenus du ministre ainsi que la manière dont ils doivent l'être. Elle prévoit aussi les documents de sûreté qui doivent être à bord des traversiers intérieurs.

Exigences visant les documents de sûreté

REQUIRED DOCUMENTATION

DOCUMENTS EXIGÉS

Domestic ferry

12. (1) Subject to subsections (2) to (4), no person shall operate a domestic ferry without  
(a) an Interim Domestic Ferry Security Certificate in respect of the ferry issued under subsection 18(1) within the preceding 90 days; or  
(b) a Security Certificate in respect of the ferry issued under paragraph 19(1)(a).

12. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), il est interdit à toute personne d'exploiter un traversier intérieur sans l'un des documents suivants :  
a) le certificat de sûreté provisoire à l'égard du traversier qui est délivré en vertu du paragraphe 18(1) dans les 90 jours précédents;  
b) le certificat de sûreté à l'égard du traversier qui est délivré en vertu de l'alinéa 19(1)a).

Traversier intérieur

Deemed compliance

(2) The operator of a domestic ferry is deemed to comply with the requirements of subsection (1) if any of the following documents have been issued in respect of the ferry:

(2) Est réputé s'être conformé aux exigences du paragraphe (1) l'exploitant d'un traversier intérieur à l'égard duquel a été délivré l'un des documents suivants :

Conformité réputée

(a) a valid International Ship Security Certificate or a valid interim International Ship Security Certificate that is issued under subsection 202(1) or (3) of the *Marine Transportation Security Regulations*;

a) un certificat international de sûreté du navire ou un certificat international de sûreté du navire provisoire valides délivrés en vertu des paragraphes 202(1) ou (3) du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*;

(b) a valid Canadian Vessel Security Certificate issued by the Minister under subsection 202(2) of the *Marine Transportation Security Regulations*; or

b) un certificat de sûreté pour bâtiment canadien valide qui est délivré par le ministre en vertu du paragraphe 202(2) du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*;

(c) a valid interim Canadian Vessel Security Certificate issued by the Minister under subsection 202(3) of the *Marine Transportation Security Regulations*.

c) un certificat de sûreté pour bâtiment canadien provisoire valide qui est délivré par le ministre en vertu du paragraphe 202(3) du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

Exemption — Part 1 of Schedule 1

(3) Subsection (1) does not apply before January 15, 2010 to a domestic ferry operating on a route set out in Part 1 of Schedule 1.

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas avant le 15 janvier 2010 aux traversiers intérieurs utilisés sur un des trajets figurant à la partie 1 de l'annexe 1.

Exemption — Partie 1 de l'annexe 1

Exemption — Parts 2 to 4 of Schedule 1	(4) Subsection (1) does not apply before April 1, 2010 to a domestic ferry operating on a route set out in Parts 2 to 4 of Schedule 1.	(4) Le paragraphe (1) ne s'applique pas avant le 1 <sup>er</sup> avril 2010 aux traversiers intérieurs utilisés sur un des trajets figurant aux parties 2 à 4 de l'annexe 1.	Exemption — Parties 2 à 4 de l'annexe 1
Domestic ferry facility	<b>13.</b> (1) Subject to subsections (2) to (4), no person shall operate a domestic ferry facility without a Statement of Compliance in respect of the ferry facility issued under paragraph 19(1)(b).	<b>13.</b> (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), il est interdit à toute personne d'exploiter une installation pour traversiers intérieurs sans la déclaration de conformité à l'égard de l'installation qui est délivrée en vertu de l'alinéa 19(1)b).	Installation pour traversiers intérieurs
Deemed compliance	(2) The operator of a domestic ferry facility is deemed to comply with the requirements of subsection (1) if the Minister has issued a certifying document in respect of the ferry facility under subsection 352(1) of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i> .	(2) Est réputé s'être conformé aux exigences du paragraphe (1) l'exploitant d'une installation pour traversiers intérieurs à l'égard de laquelle le ministre a délivré un document d'attestation en vertu du paragraphe 352(1) du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i> .	Conformité réputée
Exemption — Part 1 of Schedule 2	(3) Subsection (1) does not apply before January 15, 2010 to a domestic ferry facility set out in Part 1 of Schedule 2.	(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas avant le 15 janvier 2010 aux installations pour traversiers intérieurs figurant à la partie 1 de l'annexe 2.	Exemption — Partie 1 de l'annexe 2
Exemption — Parts 2 to 4 of Schedule 2	(4) Subsection (1) does not apply before April 1, 2010 to a domestic ferry facility set out in Parts 2 to 4 of Schedule 2.	(4) Le paragraphe (1) ne s'applique pas avant le 1 <sup>er</sup> avril 2010 aux installations pour traversiers intérieurs figurant aux parties 2 à 4 de l'annexe 2.	Exemption — Parties 2 à 4 de l'annexe 2

PROCEDURE FOR ISSUANCE OF  
SECURITY DOCUMENTATION

*Overview of the Procedure*

Domestic ferry **14.** (1) The procedure for the issuance of security documentation in respect of a domestic ferry is the following:

(a) the operator of the ferry submits to the Minister a security assessment report in respect of the ferry in accordance with subsection 15(1);

(b) the Minister issues to the operator of the ferry a Security Assessment Letter of Approval in respect of the ferry in accordance with subsection 16(1);

(c) the operator of the ferry submits to the Minister a security plan in respect of the ferry in accordance with subsection 17(1);

(d) the Minister issues to the operator of the ferry an Interim Domestic Ferry Security Certificate in respect of the ferry in accordance with subsection 18(1); and

(e) the Minister issues to the operator of the ferry a Security Certificate in respect of the ferry in accordance with paragraph 19(1)(a).

Domestic ferry facility (2) The procedure for the issuance of security documentation in respect of a domestic ferry facility is the following:

(a) the operator of the ferry facility submits to the Minister a security assessment report in respect of the ferry facility in accordance with subsection 15(2);

(b) the Minister issues to the operator of the ferry facility a Security Assessment Letter of Approval in respect of the ferry facility in accordance with subsection 16(2);

(c) the operator of the ferry facility submits to the Minister a security plan in respect of the ferry facility in accordance with subsection 17(2); and

PROCÉDURE VISANT LA DÉLIVRANCE  
DES DOCUMENTS DE SÛRETÉ

*Aperçu du procédé*

**14.** (1) La procédure visant la délivrance des documents de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur est la suivante :

a) l'exploitant du traversier présente au ministre le rapport de l'évaluation de la sûreté à l'égard du traversier conformément au paragraphe 15(1);

b) le ministre délivre la lettre d'approbation de l'évaluation de la sûreté à l'égard du traversier à son exploitant en vertu du paragraphe 16(1);

c) l'exploitant du traversier présente au ministre le plan de sûreté à l'égard du traversier conformément au paragraphe 17(1);

d) le ministre délivre le certificat de sûreté provisoire à l'égard du traversier intérieur à son exploitant en vertu du paragraphe 18(1);

e) le ministre délivre le certificat de sûreté à l'égard du traversier à son exploitant en vertu de l'alinéa 19(1)a).

(2) La procédure visant la délivrance des documents de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs est la suivante :

a) l'exploitant de l'installation présente au ministre le rapport de l'évaluation de la sûreté à l'égard de l'installation conformément au paragraphe 15(2);

b) le ministre délivre la lettre d'approbation de l'évaluation de la sûreté à l'égard de l'installation à son exploitant en vertu du paragraphe 16(2);

c) l'exploitant de l'installation présente au ministre le plan de sûreté à l'égard de l'installation conformément au paragraphe 17(2);

Traversier intérieur

Installation pour traversiers intérieurs

(d) the Minister issues to the operator of the ferry facility a Statement of Compliance in respect of the ferry facility in accordance with paragraph 19(1)(b).

d) le ministre délivre la déclaration de conformité à l'égard de l'installation à son exploitant en vertu de l'alinéa 19(1)b).

*Submission of Security Assessment by Operator*

*Présentation de l'évaluation de la sûreté par l'exploitant*

Domestic ferry **15.** (1) In order to obtain a Security Certificate in respect of a domestic ferry, the operator of the ferry shall submit to the Minister for approval a security assessment report in respect of the ferry that contains the elements set out in section 70.

**15.** (1) Pour obtenir un certificat de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur, son exploitant présente au ministre pour approbation le rapport de l'évaluation de la sûreté à l'égard de celui-ci, lequel contient les éléments précisés à l'article 70.

Traversier intérieur

Domestic ferry facility (2) In order to obtain a Statement of Compliance in respect of a domestic ferry facility, the operator of the ferry facility shall submit to the Minister for approval a security assessment report in respect of the ferry facility that contains the elements set out in section 70.

(2) Pour obtenir une déclaration de conformité à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs, son exploitant présente au ministre pour approbation le rapport de l'évaluation de la sûreté à l'égard de celle-ci, lequel contient les éléments précisés à l'article 70.

Installation pour traversiers intérieurs

Documents signed in ink (3) The documents submitted to the Minister under subsections (1) and (2) shall be signed in ink by the operator.

(3) Les documents présentés au ministre conformément aux paragraphes (1) et (2) doivent être signés à l'encre par l'exploitant.

Documents signés à l'encre

*Issuance of Letter of Approval by Minister*

*Délivrance de la lettre d'approbation par le ministre*

Domestic ferry **16.** (1) The Minister shall approve a security assessment report in respect of a domestic ferry and issue to the operator of the ferry a Security Assessment Letter of Approval in respect of the ferry if the Minister is satisfied that the security assessment submitted by the operator meets the requirements of sections 66 to 70.

**16.** (1) Le ministre approuve l'évaluation de la sûreté à l'égard du traversier intérieur et délivre la lettre d'approbation de l'évaluation de la sûreté à l'égard du traversier à son exploitant s'il conclut que le rapport de l'évaluation présenté par l'exploitant est conforme aux exigences des articles 66 à 70.

Traversier intérieur

Domestic ferry facility (2) The Minister shall approve a security assessment report in respect of a domestic ferry facility and issue to the operator of the ferry facility a Security Assessment Letter of Approval in respect of the ferry facility if the Minister is satisfied that the security assessment submitted by the operator meets the requirements of sections 66 to 70.

(2) Le ministre approuve l'évaluation de la sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs et délivre la lettre d'approbation de l'évaluation de la sûreté à l'égard de l'installation à son exploitant s'il conclut que le rapport de l'évaluation présenté par l'exploitant est conforme aux exigences des articles 66 à 70.

Installation pour traversiers intérieurs

*Submission of Security Plan by Operator*

*Présentation du plan de sûreté par l'exploitant*

Domestic ferry **17.** (1) After receiving a Security Assessment Letter of Approval in respect of a domestic ferry, the operator of the ferry shall submit to the Minister for approval a security plan that

**17.** (1) Après la réception de la lettre d'approbation de l'évaluation de la sûreté à l'égard d'un traversier intérieur, son exploitant présente au ministre pour approbation un plan de sûreté qui, à la fois :

Traversier intérieur

- (a) addresses the analysis and recommendations set out in the approved security assessment; and
- (b) meets the requirements of sections 71 to 73.

- a) traite de l'analyse et des recommandations précisées dans l'évaluation de la sûreté approuvée;
- b) est conforme aux exigences des articles 71 à 73.

Domestic ferry facility (2) After receiving a Security Assessment Letter of Approval in respect of a domestic ferry facility, the operator of the ferry facility shall submit to the Minister for approval a security plan that

(2) Après la réception de la lettre d'approbation de l'évaluation de la sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs, son exploitant présente au ministre pour approbation un plan de sûreté qui, à la fois :

Installation pour traversiers intérieurs

- (a) addresses the analysis and recommendations set out in the approved security assessment; and
- (b) meets the requirements of sections 71, 72 and 74.

- a) traite de l'analyse et des recommandations précisées dans l'évaluation de la sûreté approuvée;
- b) est conforme aux exigences des articles 71, 72 et 74.

Documents signed in ink

(3) The documents submitted to the Minister under subsections (1) and (2) shall be signed in ink by the operator.

(3) Les documents présentés au ministre conformément aux paragraphes (1) et (2) doivent être signés à l'encre par l'exploitant.

Documents signés à l'encre

*Approval of Security Plan by Minister*

*Approbation du plan de sûreté par le ministre*

Domestic ferry

**18.** (1) The Minister shall approve a security plan in respect of a domestic ferry and issue to the operator of the ferry an Interim Domestic Ferry Security Certificate in respect of the ferry if the Minister is satisfied that the security plan submitted by the operator

**18.** (1) Le ministre approuve le plan de sûreté à l'égard du traversier intérieur et délivre le certificat de sûreté provisoire à l'égard de celui-ci à son exploitant s'il conclut que le plan de sûreté présenté par l'exploitant, à la fois :

Traversier intérieur

- (a) meets the requirements of sections 71 to 73; and
- (b) sets out adequate systems to address or respond to security threats, security breaches and security incidents.

- a) est conforme aux exigences des articles 71 à 73;
- b) prévoit des systèmes suffisants pour faire face ou répondre aux menaces contre la sûreté, aux infractions à la sûreté et aux incidents de sûreté.

Domestic ferry facility

(2) The Minister shall approve a security plan in respect of a domestic ferry facility if the Minister is satisfied that the security plan submitted by the operator

(2) Le ministre approuve le plan de sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs s'il conclut que le plan de sûreté présenté par l'exploitant, à la fois :

Installation pour traversiers intérieurs

- (a) meets the requirements of sections 71, 72 and 74; and
- (b) sets out adequate systems to address or respond to security threats, security breaches and security incidents.

- a) est conforme aux exigences des articles 71, 72 et 74;
- b) prévoit des systèmes suffisants pour faire face ou répondre aux menaces contre la sûreté, aux infractions à la sûreté et aux incidents de sûreté.

Period of validity

(3) A security plan approved by the Minister is valid for a period fixed by the Minister, which shall not exceed five years after the date on which it is approved. In fixing the period, the Minister shall consider the following:

(3) Le plan de sûreté approuvé par le ministre est valide pour la période qu'il fixe, celle-ci n'excédant pas cinq ans après la date de son approbation. Le ministre détermine la période en tenant compte des éléments suivants :

Période de validité

- (a) in the case of a domestic ferry,
  - (i) its operations and the industry in which it operates,
  - (ii) its ports of call and usual routes,
  - (iii) the operator's security record, and
  - (iv) the complexity of its security plan and the details of its procedures; and
- (b) in the case of a domestic ferry facility,
  - (i) its operations and the industry in which it operates,
  - (ii) the operator's security record, and
  - (iii) the complexity of its security plan and the details of its procedures.

- a) dans le cas d'un traversier intérieur :
  - (i) ses opérations et l'industrie dans laquelle il est exploité,
  - (ii) ses ports d'escale et ses trajets normaux,
  - (iii) le dossier en matière de sûreté de son exploitant,
  - (iv) la complexité de son plan de sûreté et les détails de sa procédure;
- b) dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs :
  - (i) ses opérations et l'industrie dans laquelle elle est exploitée,
  - (ii) le dossier en matière de sûreté de son exploitant,
  - (iii) la complexité de son plan de sûreté et les détails de sa procédure.

*Issuance of Security Certificate and Statement of Compliance*

*Délivrance du certificat de sûreté et de la déclaration de conformité*

Successful inspection

**19.** (1) If the Minister is satisfied, on the basis of an inspection conducted under section 23 of the Act, that the procedures set out in the approved security plan in respect of a domestic ferry or a domestic ferry facility are implemented, the Minister shall issue to the operator of the ferry or the ferry facility, in English or French,

**19.** (1) S'il conclut, à la suite d'une visite effectuée en application de l'article 23 de la Loi, que la procédure prévue dans le plan de sûreté approuvé à l'égard d'un traversier intérieur ou d'une installation pour traversiers intérieurs est mise en œuvre, le ministre délivre, en français ou en anglais, à son exploitant :

Visite concluante

- (a) in the case of a domestic ferry, a Security Certificate; or
- (b) in the case of a domestic ferry facility, a Statement of Compliance.

- a) dans le cas d'un traversier intérieur, un certificat de sûreté;
- b) dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une déclaration de conformité.



Validity period	(2) A Security Certificate or a Statement of Compliance issued under subsection (1) is valid while the approved security plan in respect of the domestic ferry or the domestic ferry facility is valid.	(2) Le certificat de sûreté ou la déclaration de conformité délivrés en vertu du paragraphe (1) demeurent valides tant que le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs le demeure.	Période de validité
<b>REQUIREMENTS FOR DOMESTIC FERRIES</b>		<b>EXIGENCES RELATIVES AUX TRAVERSISERS INTÉRIEURS</b>	
Documents on board	<b>20.</b> (1) Subject to subsections (2) to (4), the operator of a domestic ferry shall ensure that the ferry carries on board (a) an approved security plan in respect of the ferry; and (b) either (i) a Security Certificate issued in respect of the ferry, or (ii) if a Security Certificate has not been issued, an Interim Domestic Ferry Security Certificate issued in respect of the ferry.	<b>20.</b> (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), l'exploitant d'un traversier intérieur veille à ce que celui-ci ait à bord : a) le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier; b) l'un des certificats suivants : (i) le certificat de sûreté délivré à l'égard du traversier, (ii) si aucun certificat de sûreté n'a été délivré, le certificat de sûreté provisoire délivré à l'égard du traversier.	Documents à bord
Compliance with the <i>Marine Transportation Security Regulations</i>	(2) In the case of a domestic ferry to which subsection 12(2) applies, the operator of the ferry shall ensure that the ferry carries on board (a) a certificate referred to in that subsection that was issued in respect of the ferry; and (b) a vessel security plan referred to in paragraph 204(1)(b) of the <i>Marine Transportation Security Regulations</i> that was approved in respect of the ferry.	(2) Dans le cas d'un traversier intérieur visé par le paragraphe 12(2), son exploitant veille à ce que celui-ci ait à bord : a) un certificat visé à ce paragraphe qui a été délivré à l'égard du traversier; b) un plan de sûreté du bâtiment qui est visé à l'alinéa 204(1)b) du <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i> et qui a été approuvé à l'égard du traversier.	Conformité au <i>Règlement sur la sûreté du transport maritime</i>
Exemption — Part 1 of Schedule 1	(3) Subsection (1) does not apply before January 15, 2010 to a domestic ferry operating on a route set out in Part 1 of Schedule 1.	(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas avant le 15 janvier 2010 aux traversiers intérieurs utilisés sur un des trajets figurant à la partie 1 de l'annexe 1.	Exemption — Partie 1 de l'annexe 1
Exemption — Parts 2 to 4 of Schedule 1	(4) Subsection (1) does not apply before April 1, 2010 to a domestic ferry operating on a route set out in Parts 2 to 4 of Schedule 1.	(4) Le paragraphe (1) ne s'applique pas avant le 1 <sup>er</sup> avril 2010 aux traversiers intérieurs utilisés sur un des trajets figurant aux parties 2 à 4 de l'annexe 1.	Exemption — Parties 2 à 4 de l'annexe 1
[21 to 36 reserved]		[21 à 36 réservés]	

**PART 3**

**PARTIE 3**

**OPERATORS**

**EXPLOITANTS**

**OVERVIEW**

**APERÇU**

Operator obligations	<b>37.</b> This Part sets out the responsibilities of the operators of domestic ferries and domestic ferry facilities, including specific rules relating to restricted area passes and keys and the replacement of ferries.	<b>37.</b> La présente partie précise les responsabilités des exploitants des traversiers intérieurs et des installations pour traversiers intérieurs, y compris les règles spécifiques à l'égard des laissez-passer et des clés de zone réglementée, et le remplacement des traversiers.	Obligations des exploitants
----------------------	---	---	-----------------------------

**RESPONSIBILITIES**

**RESPONSABILITÉS**

Obligations — Domestic ferry	<b>38.</b> (1) The operator of a domestic ferry shall (a) establish an administrative and organizational structure for the security of the ferry; (b) provide each of its employees having responsibilities under these Regulations with the	<b>38.</b> (1) Il incombe à l'exploitant d'un traversier intérieur : a) d'établir la structure administrative et organisationnelle visant la sûreté du traversier;	Obligations — Traversier intérieur
------------------------------	--	---	------------------------------------

technical assistance and the training necessary to fulfil those responsibilities;

(c) designate a ferry security officer in writing by name or by position, other than the position for which the designation is being made;

(d) provide the ferry security officer with information regarding security threats and with other information relevant to security;

(e) ensure that the security assessment in respect of the ferry is carried out and submitted to the Minister for approval;

(f) ensure that the security plan in respect of the ferry is developed and submitted to the Minister for approval;

(g) ensure that the approved security plan in respect of the ferry is implemented and maintained, and that any amendments to the plan are submitted to the Minister for approval;

(h) if the ferry is interfacing with a domestic ferry facility, ensure coordination of the approved security plan in respect of the ferry with the approved security plan in respect of the ferry facility;

(i) ensure that the security activities of the ferry are audited;

(j) amend as soon as practicable the approved security plan in respect of the ferry to correct any deficiency identified as a result of an audit or in the course of operations;

(k) ensure that corrective action is implemented as soon as practicable to correct any deficiency referred to in paragraph (j) until the approved security plan in respect of the ferry is amended;

(l) ensure security awareness and vigilance by all personnel on the ferry;

(m) ensure that the security orientation referred to in section 59 is provided;

(n) ensure that there is effective communication and cooperation during each interface;

(o) ensure that there is consistency between the security requirements and the safety requirements;

(p) clearly mark restricted areas on the ferry with signs;

(q) ensure that the ferry has communication systems, including a backup system, and communication procedures that allow effective communication between the ferry and

(i) other vessels, marine facilities, and port administrations,

(ii) the Minister, and

(iii) local law enforcement agencies; and

(r) immediately notify the Minister if the operator ceases to operate a ferry on a route set out in Schedule 1.

b) de fournir à chacun de ses employés ayant des responsabilités sous le régime du présent règlement l'aide technique et la formation nécessaires pour s'en acquitter;

c) de désigner par écrit un agent de sûreté du traversier, nommément ou par désignation d'un poste autre que celui pour lequel il est désigné;

d) de fournir à l'agent de sûreté du traversier des renseignements concernant les menaces contre la sûreté et d'autres renseignements liés à la sûreté;

e) de veiller à ce que l'évaluation de la sûreté à l'égard du traversier soit effectuée et présentée au ministre pour approbation;

f) de veiller à ce que le plan de sûreté à l'égard du traversier soit élaboré et présenté au ministre pour approbation;

g) de veiller à ce que le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier soit mis en œuvre et maintenu, et que toute modification du plan soit présentée au ministre pour approbation;

h) lorsque le traversier a une interface avec une installation pour traversiers intérieurs, de veiller à ce que le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier soit coordonné avec le plan de sûreté approuvé à l'égard de l'installation;

i) de veiller à ce que la vérification des activités de sûreté du traversier soit effectuée;

j) de modifier dès que possible le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier pour corriger toute lacune relevée par suite de la vérification ou lors de l'exploitation;

k) de veiller à ce que des mesures correctives soient mises en œuvre dès que possible pour corriger toute lacune visée à l'alinéa j) jusqu'à ce que soit modifié le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier;

l) de veiller à la sensibilisation à la sûreté et à la vigilance du personnel sur le traversier;

m) de veiller à ce que soit donnée l'orientation en matière de sûreté visée à l'article 59;

n) de veiller à ce que la communication et la collaboration soient efficaces lors de chaque interface;

o) de veiller à ce que les exigences en matière de sûreté et celles en matière de sécurité concordent;

p) d'indiquer clairement, par des panneaux, les zones réglementées sur le traversier;

q) de veiller à ce que le traversier dispose de systèmes de communication, y compris d'un système auxiliaire, et d'une procédure de communication qui permettent une communication efficace entre le traversier et :

(i) les autres bâtiments, les installations maritimes et les organismes portuaires,

(ii) le ministre,

(iii) les organismes locaux chargés de l'application de la loi;

r) d'aviser immédiatement le ministre lorsque l'exploitant cesse d'exploiter un traversier sur un trajet qui figure à l'annexe 1.

Obligations —  
Domestic ferry  
facility

- (2) The operator of a domestic ferry facility shall
- (a) establish an administrative and organizational structure for the security of the ferry facility;
  - (b) provide each of its employees having responsibilities under these Regulations with the technical assistance and the training necessary to fulfil their responsibilities;
  - (c) designate a ferry facility security officer in writing by name or by position, other than the position for which the designation is being made;
  - (d) provide the ferry facility security officer with information regarding security threats and with other information relevant to security;
  - (e) ensure that the security assessment in respect of the ferry facility is carried out and submitted to the Minister for approval;
  - (f) ensure that the security plan in respect of the ferry facility is developed and submitted to the Minister for approval;
  - (g) ensure that the approved security plan in respect of the ferry facility is implemented and maintained, and that any amendments to the plan are submitted to the Minister for approval;
  - (h) coordinate with the master of a domestic ferry, and with the port security officer if the ferry facility is in a port, crew changes as well as access to the ferry through the ferry facility by visitors and passengers, including representatives of seafarers' welfare and labour organizations;
  - (i) ensure that the security activities of the ferry facility are audited;
  - (j) amend as soon as practicable the approved security plan in respect of the ferry facility to correct any deficiency identified as a result of an audit or in the course of operations;
  - (k) ensure that corrective action is implemented as soon as practicable to correct any deficiency referred to in paragraph (j) until the approved security plan in respect of the ferry facility is amended;
  - (l) ensure security awareness and vigilance by all personnel at the ferry facility;
  - (m) ensure that the security orientation referred to in section 59 is provided;
  - (n) ensure that there is effective communication and cooperation during each interface;
  - (o) ensure that there is consistency between the security requirements and the safety requirements;
  - (p) clearly mark restricted areas in the ferry facility with signs;
  - (q) ensure that the ferry facility has communication systems, including a backup system, and communication procedures that allow effective communication between the ferry facility and
    - (i) vessels, other marine facilities, and port administrations,
    - (ii) the Minister, and
    - (iii) local law enforcement agencies;

(2) Il incombe à l'exploitant d'une installation pour traversiers intérieurs :

- a) d'établir la structure administrative et organisationnelle visant la sûreté de l'installation;
- b) de fournir à chacun de ses employés ayant des responsabilités sous le régime du présent règlement l'aide technique et la formation nécessaires pour s'en acquitter;
- c) de désigner par écrit un agent de sûreté de l'installation pour traversiers, nommément ou par désignation d'un poste autre que celui pour lequel il est désigné;
- d) de fournir à l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers des renseignements concernant les menaces contre la sûreté et d'autres renseignements liés à la sûreté;
- e) de veiller à ce que l'évaluation de la sûreté à l'égard de l'installation soit effectuée et présentée au ministre pour approbation;
- f) de veiller à ce que le plan de sûreté à l'égard de l'installation soit élaboré et présenté au ministre pour approbation;
- g) de veiller à ce que le plan de sûreté approuvé à l'égard de l'installation soit mis en œuvre et maintenu, et que toute modification du plan soit présentée au ministre pour approbation;
- h) de coordonner, avec le capitaine d'un traversier intérieur et, dans le cas où l'installation est située dans un port, l'agent de sûreté du port, la rotation des équipages et l'accès au traversier par des visiteurs et des passagers qui passent par l'installation, y compris des représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer;
- i) de veiller à ce que la vérification des activités de sûreté de l'installation soit effectuée;
- j) de modifier dès que possible le plan de sûreté approuvé à l'égard de l'installation pour corriger toute lacune relevée par suite de la vérification ou lors de l'exploitation;
- k) de veiller à ce que des mesures correctives soient mises en œuvre dès que possible pour corriger toute lacune visée à l'alinéa j) jusqu'à ce que soit modifié le plan de sûreté approuvé à l'égard de l'installation;
- l) de veiller à la sensibilisation à la sûreté et à la vigilance du personnel à l'installation;
- m) de veiller à ce que soit donnée l'orientation en matière de sûreté visée à l'article 59;
- n) de veiller à ce que la communication et la collaboration soient efficaces lors de chaque interface;
- o) de veiller à ce que les exigences en matière de sûreté et celles en matière de sécurité concordent;
- p) d'indiquer clairement, par des panneaux, les zones réglementées à l'installation;
- q) de veiller à ce que l'installation dispose de systèmes de communication, y compris d'un système auxiliaire, et d'une procédure de communication qui permettent une communication efficace entre l'installation et :

Obligations —  
Installation  
pour traversiers  
intérieurs

- (r) immediately notify the Minister if the operator ceases to operate a ferry facility set out in Schedule 2; and
- (s) ensure that the ferry facility security officer develops a security plan in respect of the ferry facility in consultation with
  - (i) local law enforcement agencies,
  - (ii) emergency response providers,
  - (iii) employers and labour at the ferry facility, and
  - (iv) the port security officer, if the ferry facility is in a port.

- (i) les bâtiments, les autres installations maritimes et les organismes portuaires,
  - (ii) le ministre,
  - (iii) les organismes locaux chargés de l'application de la loi;
- r) d'aviser immédiatement le ministre lorsqu'il cesse d'exploiter une installation qui figure à l'annexe 2;
- s) de veiller à ce que l'agent de sûreté de l'installation élabore le plan de sûreté à l'égard de l'installation en consultation avec :
- (i) les organismes locaux chargés de l'application de la loi,
  - (ii) les fournisseurs de services d'intervention d'urgence,
  - (iii) les employeurs et la main d'œuvre à l'installation,
  - (iv) l'agent de sûreté du port, dans le cas où l'installation est située dans un port.

Combined designation

(3) If the operator of a domestic ferry also operates the domestic ferry facilities with which the ferry interfaces, the operator may designate a security officer to act for both the ferry and the ferry facilities if the officer is able to fulfil their responsibilities for each ferry and each ferry facility.

(3) L'exploitant d'un traversier intérieur qui exploite aussi des installations pour traversiers intérieurs avec lesquelles ce traversier a des interfaces peut désigner un agent de sûreté agissant à la fois pour le traversier et les installations si l'agent est en mesure de s'acquitter de ses responsabilités envers chaque traversier et chaque installation.

Même personne désignée

Other responsibilities

(4) A person designated as security officer under paragraphs (1)(c) or (2)(c) may accept other responsibilities or appointments within the operator's organization provided that the person is able to fulfil their responsibilities as security officer.

(4) L'agent de sûreté désigné en application des alinéas (1)c) ou (2)c) peut accepter d'autres responsabilités ou nominations dans l'organisation de l'exploitant pourvu qu'il soit en mesure de s'acquitter de ses responsabilités d'agent de sûreté.

Autres responsabilités

Ferry security officer

**39.** The operator of a domestic ferry shall ensure that a ferry security officer is on board each domestic ferry that it operates.

**39.** L'exploitant d'un traversier intérieur veille à ce qu'un agent de sûreté du traversier se trouve à bord de chaque traversier intérieur qu'il exploite.

Agent de sûreté du traversier

**RESTRICTED AREA PASSES AND KEYS**

**LAISSEZ-PASSER ET CLÉS DE ZONE RÉGLEMENTÉE**

*General*

*Généralités*

Responsibility of operator

**40.** (1) An operator shall issue a restricted area pass or key for controlling access to restricted areas established by the operator.

**40.** (1) Un exploitant délivre des laissez-passer ou des clés de zone réglementée pour restreindre l'accès aux zones réglementées qu'il a établies.

Responsabilité de l'exploitant

Conditions for issuance

(2) An operator may issue a restricted area pass or key only to a person

- (a) who requires access to a restricted area in the performance of their duties; and
- (b) who is known to the operator or whose identity has been confirmed by valid government-issued photo identification.

(2) Il ne peut délivrer un laissez-passer ou une clé de zone réglementée qu'à une personne qui satisfait aux exigences suivantes :

- a) elle a besoin d'accéder à une zone réglementée dans l'exercice de ses fonctions;
- b) elle est connue de l'exploitant ou son identité a été confirmée par une pièce d'identité avec photo valide délivrée par un gouvernement.

Condition de délivrance

*Content of Restricted Area Pass*

*Contenu d'un laissez-passer de zone réglementée*

Required information

**41.** A restricted area pass shall

- (a) show the name, height and eye colour of the person to whom the pass has been issued, a clear photograph of the person's head and shoulders, and an expiry date that does not exceed five years after the date of issue; or

**41.** Le laissez-passer de zone réglementée est conforme à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- a) il comporte le nom, la taille et la couleur des yeux de la personne à qui le laissez-passer est délivré, une photo nette de la tête et des épaules de la personne, et une date d'expiration qui ne dépasse pas cinq ans après la date de délivrance;

Renseignements obligatoires

(b) contain an expiry date or other information to indicate the period during which access is required, and sufficient information to allow the identification of the pass holder.

b) il comporte une date d'expiration ou d'autres renseignements indiquant la période pour laquelle l'accès est exigé et suffisamment de renseignements pour permettre d'identifier son titulaire.

*Use of Restricted Area Pass*

*Utilisation d'un laissez-passer de zone réglementée*

Pass to be displayed

**42.** (1) The holder of a restricted area pass shall, when entering or remaining in a restricted area, display the pass on their outer clothing and above their waist with their photo visible at all times.

**42.** (1) Le titulaire d'un laissez-passer de zone réglementée est tenu de le porter sur son vêtement extérieur et au-dessus de la taille de manière que sa photo soit visible en tout temps lorsqu'il entre dans une zone réglementée ou y demeure.

Port de laissez-passer obligatoire

No personal use

(2) The holder of a restricted area pass or key shall not use the restricted area pass or key except in the performance of their duties.

(2) Il est interdit au titulaire d'un laissez-passer ou d'une clé de zone réglementée de les utiliser s'il n'agit pas dans l'exercice de ses fonctions.

Utilisation personnelle interdite

*Restricted Area Pass Restrictions*

*Restrictions relatives au laissez-passer de zone réglementée*

Restrictions

**43.** No person shall  
 (a) provide false information for the purpose of obtaining a restricted area pass or key;  
 (b) loan or give a restricted area pass or key to a person other than the individual to whom it was issued;  
 (c) have or use a restricted area pass or key that was issued to another person;  
 (d) alter or otherwise modify a restricted area pass or key;  
 (e) use a counterfeit restricted area pass or key; or  
 (f) reproduce a restricted area pass or key unless authorized to do so by the operator who issued the pass or key.

**43.** Il est interdit :  
 a) de fournir de faux renseignements dans le but d'obtenir un laissez-passer ou une clé de zone réglementée;  
 b) de prêter ou de donner à une personne un laissez-passer ou une clé de zone réglementée qui ont été délivrés à une autre personne;  
 c) d'avoir ou d'utiliser un laissez-passer ou une clé de zone réglementée qui ont été délivrés à une autre personne;  
 d) d'altérer ou de modifier de quelque autre façon un laissez-passer ou une clé de zone réglementée;  
 e) d'utiliser un laissez-passer ou une clé de zone réglementée qui ont été contrefaits;  
 f) de reproduire un laissez-passer ou une clé de zone réglementée à moins d'avoir reçu l'autorisation de l'exploitant qui les a délivrés.

Restrictions

*Loss or Theft of Restricted Area Pass or Key*

*Perte ou vol d'un laissez-passer ou d'une clé de zone réglementée*

Report of theft or loss

**44.** (1) The holder of a restricted area pass or key that is lost or stolen shall immediately report its loss or theft to the operator who issued the pass or key.

**44.** (1) Tout titulaire d'un laissez-passer ou d'une clé de zone réglementée qui les perd ou se les fait voler en avise immédiatement l'exploitant qui les a délivrés.

Avis de la perte ou du vol

Blocking of lost or stolen key

(2) The operator shall immediately prevent the use of a restricted area pass or key upon being notified of its loss or theft.

(2) L'exploitant empêche immédiatement l'utilisation du laissez-passer ou de la clé de zone réglementée dès qu'il a été avisé de la perte ou du vol.

Rendre inutilisable en cas de perte ou de vol

*Return of Restricted Area Pass or Key*

*Remise d'un laissez-passer ou d'une clé de zone réglementée*

Return when no longer necessary

**45.** The holder of a restricted area pass or key shall return it immediately to the operator who issued it when  
 (a) the holder ceases to work on the domestic ferry or in the domestic ferry facility; or  
 (b) the operator determines that the holder otherwise ceases to require the restricted area pass or key.

**45.** Le titulaire d'un laissez-passer ou d'une clé de zone réglementée les rend immédiatement à l'exploitant qui les a délivrés au moment où :  
 a) il cesse de travailler sur le traversier intérieur ou à l'installation pour traversiers intérieurs;  
 b) l'exploitant conclut que le titulaire n'a plus besoin pour toute autre raison du laissez-passer ou de la clé de zone réglementée.

Remise — laissez-passer ou clé

*Administration of Restricted Area Passes and Keys*

*Administration des laissez-passer et des clés de zone réglementée*

Record-keeping **46.** (1) An operator shall keep a record of  
 (a) the number of restricted area passes and keys issued and, for each pass and key, the name of the holder, the number of the pass or key, the date of issue, the period of validity of the pass, and, if applicable, the date of return; and  
 (b) lost or stolen passes or keys.

Safekeeping and communication of records (2) An operator shall ensure that the record referred to in subsection (1) is  
 (a) kept for at least two years after the date of expiry or return of the restricted area passes or keys; and  
 (b) made available to the Minister on request.

Port administration (3) If a domestic ferry facility is located in a port, the port administration may issue restricted area passes and keys on behalf of the operator of the ferry facility. In this case, the operator shall cooperate with the port administration and shall provide it with the information required.

**46.** (1) L'exploitant tient un dossier dans lequel figurent les renseignements suivants :  
 a) le nombre de laissez-passer et de clés de zone réglementée délivrés et, pour chaque laissez-passer et chaque clé, le nom du titulaire, le numéro du laissez-passer ou de la clé, la date de délivrance, la période de validité du laissez-passer et, le cas échéant, la date de remise;  
 b) les laissez-passer ou les clés perdus ou volés.

(2) L'exploitant veille à ce que le dossier visé au paragraphe (1) soit :  
 a) conservé pendant au moins deux ans après la date d'expiration ou de remise des laissez-passer ou des clés;  
 b) mis à la disposition du ministre sur demande de celui-ci.

(3) Dans le cas où l'installation pour traversiers intérieurs est située dans un port, l'organisme portuaire peut délivrer des laissez-passer ou des clés au nom de l'exploitant de l'installation; dans ce cas, il collabore avec l'organisme portuaire et lui fournit les renseignements exigés.

REPLACEMENT OF FERRIES

REEMPLACEMENT D'UN TRAVERSIER

Notification of replacement **47.** If the operator of a domestic ferry decides to replace it with another ferry, the operator shall ensure that the following are notified of the replacement:  
 (a) the ferry security officers of both the replacement ferry and the replaced ferry; and  
 (b) the ferry facility security officer of each domestic ferry facility with which the replacement ferry will interface on that route.  
 [48 to 52 reserved]

**47.** Si l'exploitant d'un traversier intérieur décide de le remplacer par un autre traversier, il veille à ce que les personnes suivantes soient avisées :  
 a) les agents de sûreté du traversier de remplacement et de l'ancien traversier;  
 b) les agents de sûreté de chaque installation pour traversiers intérieurs avec laquelle le traversier de remplacement aura une interface sur ce trajet.  
 [48 à 52 réservés]

PART 4

PARTIE 4

PERSONNEL

PERSONNEL

OVERVIEW

APERÇU

Security responsibilities **53.** This Part sets out the roles and responsibilities of the personnel involved in the security of domestic ferries and domestic ferry facilities.

**53.** La présente partie précise les rôles et les responsabilités du personnel chargé de la sûreté des traversiers intérieurs et des installations pour traversiers intérieurs.

MASTER OF A DOMESTIC FERRY

CAPITAINE D'UN TRAVERSIER INTÉRIEUR

Judgment of master prevails **54.** (1) Nothing in these Regulations permits any person to constrain the master of a domestic ferry from making or executing any decision that, in the professional judgment of the master, is necessary to maintain the safety and security of the ferry, including decisions  
 (a) to deny access to persons other than the following and, where applicable, their goods:

**54.** (1) Le présent règlement n'a pas pour effet d'autoriser quiconque à empêcher le capitaine d'un traversier intérieur de prendre ou d'exécuter toute décision qui, selon son avis professionnel, est nécessaire pour maintenir la sécurité et la sûreté du traversier, notamment les décisions suivantes :  
 a) refuser l'accès à des personnes, sauf aux personnes ci-après et, le cas échéant, à leurs biens :

- (i) the operator of the ferry,
  - (ii) the operator of the domestic ferry facility with which the ferry interfaces,
  - (iii) persons authorized by the Government of Canada to board the ferry,
  - (iv) local law enforcement personnel in the exercise of their functions, and
  - (v) emergency response personnel;
- (b) to refuse to load cargo, including containers or other closed cargo transport units; and
- (c) to coordinate with the operator of a domestic ferry facility, and with the port security officer if the ferry facility is in a port, crew changes as well as access to the ferry through the ferry facility by visitors and passengers, including representatives of seafarers' welfare and labour organizations.

- (i) l'exploitant du traversier,
  - (ii) l'exploitant de l'installation pour traversiers intérieurs avec laquelle le traversier a une interface,
  - (iii) les personnes autorisées par le gouvernement du Canada à monter à bord du traversier,
  - (iv) les membres des organismes locaux chargés de l'application de la loi dans l'exercice de leurs fonctions,
  - (v) le personnel d'intervention d'urgence;
- b) refuser de charger des cargaisons, y compris des conteneurs ou d'autres unités fermées de transport de cargaison;
- c) coordonner, avec l'exploitant d'une installation pour traversiers intérieurs et, dans le cas où l'installation est située dans un port, l'agent de sûreté du port, la rotation des équipages et l'accès au traversier par des visiteurs et des passagers qui passent par l'installation, y compris des représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer.

Precedence of safety requirements

(2) If a conflict between any safety and security requirements applicable to a domestic ferry arises during its operations, the master of the ferry shall give precedence to requirements intended to maintain the safety of the ferry and shall, in such a case, use any temporary procedures that the master determines appropriate under the circumstances and that satisfy, to the highest possible degree, the security requirements of the MARSEC level in effect.

(2) En cas d'incompatibilité entre des exigences en matière de sécurité et des exigences en matière de sûreté qui sont applicables à un traversier intérieur pendant son exploitation, son capitaine accorde la priorité aux exigences visant le maintien de la sécurité du traversier et, dans ce cas, utilise la procédure temporaire qu'il juge appropriée dans les circonstances et qui, dans toute la mesure du possible, est conforme aux exigences de sûreté du niveau MARSEC en vigueur.

Priorité des exigences en matière de sécurité

Temporary procedures

(3) If the master of a domestic ferry uses temporary procedures, the master shall inform the Minister as soon as practicable.

(3) S'il utilise une procédure temporaire, le capitaine d'un traversier intérieur en informe le ministre dès que possible.

Procédure temporaire

Master to provide support

(4) The master of a domestic ferry shall provide the ferry security officer with the support necessary to carry out their duties on board the ferry.

(4) Le capitaine d'un traversier intérieur fournit à l'agent de sûreté du traversier le soutien nécessaire dans l'exécution de ses fonctions à bord du traversier.

Soutien nécessaire fourni par le capitaine

**FERRY SECURITY OFFICER AND FERRY FACILITY SECURITY OFFICER**

*General*

Delegation of tasks

**55.** (1) A ferry security officer and a ferry facility security officer may delegate tasks required by these Regulations, but they remain responsible for the performance of those tasks.

**AGENT DE SÛRETÉ D'UN TRAVERSIER ET AGENT DE SÛRETÉ D'UNE INSTALLATION POUR TRAVERSIS**

*Généralités*

**55.** (1) L'agent de sûreté d'un traversier et l'agent de sûreté d'une installation pour traversiers peuvent déléguer les tâches exigées par le présent règlement, mais ils demeurent responsables de leur exécution.

Délégation de tâches

Ferry security officer

(2) The ferry security officer of a domestic ferry must be the master of the ferry or a member of its crew.

(2) L'agent de sûreté d'un traversier intérieur doit être le capitaine de celui-ci ou un membre de son équipage.

Agent de sûreté du traversier

More than one ferry facility

(3) A ferry facility security officer may act in that capacity for more than one domestic ferry facility if they are able to fulfil their responsibilities for each ferry facility.

(3) L'agent de sûreté d'une installation pour traversiers peut agir à ce titre pour plus d'une installation pour traversiers intérieurs s'il est en mesure de s'acquitter de ses responsabilités pour chacune d'elles.

Plusieurs installations pour traversiers

*Qualifications*

Ferry security officer

**56.** (1) A ferry security officer shall have, by training or job experience, knowledge and competence relevant to the ferry industry, including in the following areas:

- (a) the administrative and organizational structure for the security of the domestic ferry and of the ferry facilities with which the ferry interfaces;
- (b) the operations and operating conditions of ferries, ferry facilities and, if applicable, port administrations;
- (c) the relevant security procedures of ferries, ferry facilities and, if applicable, port administrations, including the meaning and the requirements of the different MARSEC levels;
- (d) emergency preparedness and response, and contingency planning;
- (e) security equipment and systems, and their operational limitations;
- (f) methods of conducting audits and inspections;
- (g) techniques for controlling and monitoring access;
- (h) methods of conducting ferry security assessments;
- (i) methods of conducting physical searches and non-intrusive inspections;
- (j) the conduct and assessment of security drills and exercises for ferries and ferry facilities;
- (k) techniques for security training and education;
- (l) relevant Acts and regulations, and relevant security measures, rules and procedures;
- (m) the responsibilities and functions of local law enforcement agencies;
- (n) methods of handling security-sensitive information and security-related communications;
- (o) current security threats and patterns;
- (p) the recognition and detection of weapons, explosives, incendiaries, and other dangerous substances and devices;
- (q) the recognition of the characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- (r) techniques that might be used to violate security procedures or to circumvent security procedures, equipment or systems;
- (s) the layout of the ferry;
- (t) the approved security plan in respect of the ferry and the plan's requirements;
- (u) crowd management and control techniques; and
- (v) the relevant procedures for the operation, testing, calibration and maintenance of security equipment and systems.

*Compétences*

Agent de sûreté du traversier

**56.** (1) L'agent de sûreté d'un traversier possède, par formation ou expérience de travail, les connaissances et la compétence qui sont afférentes à l'industrie des traversiers, notamment dans les domaines suivants :

- a) la structure administrative et organisationnelle visant la sûreté du traversier intérieur et des installations pour traversiers avec lesquelles il a des interfaces;
- b) l'exploitation et les conditions d'exploitation des traversiers, des installations pour traversiers et, le cas échéant, des organismes portuaires;
- c) la procédure de sûreté pertinente visant les traversiers, les installations pour traversiers et, le cas échéant, les organismes portuaires, y compris la signification et les exigences des différents niveaux MARSEC;
- d) la préparation, l'intervention et la planification d'urgence;
- e) le matériel et les systèmes de sûreté, et leurs limites d'utilisation;
- f) les méthodes pour effectuer les vérifications et les visites;
- g) les techniques de contrôle et de surveillance de l'accès;
- h) les méthodes pour évaluer la sûreté des traversiers;
- i) les méthodes pour effectuer les fouilles manuelles et les inspections non intrusives;
- j) la tenue et l'évaluation des exercices et des entraînements de sûreté visant les traversiers et les installations pour traversiers;
- k) les techniques d'enseignement et de formation en matière de sûreté;
- l) les lois, les règlements et les mesures, les règles et la procédure de sûreté applicables;
- m) les responsabilités et les fonctions des organismes locaux chargés de l'application de la loi;
- n) les méthodes de traitement des renseignements délicats sur le plan de la sûreté et des communications liées à la sûreté;
- o) les menaces contre la sûreté actuelles et leurs différentes formes;
- p) l'identification et la détection d'armes, d'explosifs et d'engins incendiaires, ainsi que d'autres substances et engins dangereux;
- q) l'identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
- r) les techniques qui pourraient être utilisées pour contrevenir à la procédure de sûreté ou pour contourner la procédure, le matériel ou les systèmes de sûreté;
- s) l'agencement du traversier;
- t) le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier et ses exigences;
- u) les techniques de maîtrise des foules;



Ferry facility  
security officer

(2) A ferry facility security officer shall have, by training or job experience, knowledge and competence relevant to the ferry industry, including in the following areas:

- (a) the administrative and organizational structure for the security of the domestic ferry facility and of the domestic ferries with which the ferry facility interfaces;
- (b) the operations and operating conditions of ferry facilities, ferries and, if applicable, port administrations;
- (c) the relevant security procedures of ferry facilities, ferries and, if applicable, port administrations, including the meaning and the requirements of the different MARSEC levels;
- (d) emergency preparedness and response, and contingency planning;
- (e) security equipment and systems, and their operational limitations;
- (f) methods of conducting audits and inspections;
- (g) techniques for controlling and monitoring access;
- (h) methods of conducting ferry facility security assessments;
- (i) methods of conducting physical searches and non-intrusive inspections;
- (j) the conduct and assessment of security drills and exercises for ferry facilities and ferries;
- (k) techniques for security training and education;
- (l) relevant Acts and regulations, and relevant security measures, rules and procedures;
- (m) the responsibilities and functions of local law enforcement agencies;
- (n) methods of handling security-sensitive information and security-related communications;
- (o) current security threats and patterns;
- (p) the recognition and detection of weapons, explosives, incendiaries, and other dangerous substances and devices;
- (q) the recognition of the characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- (r) techniques that might be used to violate security procedures or to circumvent security procedures, equipment or systems;
- (s) the layout of the ferry facility;
- (t) the approved security plan in respect of the ferry facility and the plan's requirements;
- (u) crowd management and control techniques; and
- (v) the relevant procedures for the operation, testing, calibration and maintenance of security equipment and systems.

v) la procédure pertinente visant le fonctionnement, la mise à l'essai, l'étalonnage et l'entretien du matériel et des systèmes de sûreté.

(2) L'agent de sûreté de l'installation pour traversiers possède, par formation ou expérience de travail, les connaissances et la compétence qui sont afférentes à l'industrie des traversiers, notamment dans les domaines suivants :

- a) la structure administrative et organisationnelle visant la sûreté de l'installation pour traversiers intérieurs et des traversiers intérieurs avec lesquels elle a des interfaces;
- b) l'exploitation et les conditions d'exploitation des installations pour traversiers, des traversiers et, le cas échéant, des organismes portuaires;
- c) la procédure de sûreté pertinente visant les installations pour traversiers, les traversiers et, le cas échéant, les organismes portuaires, y compris la signification et les exigences des différents niveaux MARSEC;
- d) la préparation, l'intervention et la planification d'urgence;
- e) le matériel et les systèmes de sûreté, et leurs limites d'utilisation;
- f) les méthodes pour effectuer les vérifications et les visites;
- g) les techniques de contrôle et de surveillance de l'accès;
- h) les méthodes pour évaluer la sûreté des installations pour traversiers;
- i) les méthodes pour effectuer les fouilles manuelles et les inspections non intrusives;
- j) la tenue et l'évaluation des exercices et des entraînements de sûreté visant les installations pour traversiers et les traversiers;
- k) les techniques d'enseignement et de formation en matière de sûreté;
- l) les lois, les règlements et les mesures, les règles et la procédure de sûreté applicables;
- m) les responsabilités et les fonctions des organismes locaux chargés de l'application de la loi;
- n) les méthodes de traitement des renseignements délicats sur le plan de la sûreté et des communications liées à la sûreté;
- o) les menaces contre la sûreté actuelles et leurs différentes formes;
- p) l'identification et la détection d'armes, d'explosifs et d'engins incendiaires, ainsi que d'autres substances et engins dangereux;
- q) l'identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
- r) les techniques qui pourraient être utilisées pour contrevenir à la procédure de sûreté ou pour contourner la procédure, le matériel ou les systèmes de sûreté;
- s) l'agencement de l'installation;
- t) le plan de sûreté approuvé à l'égard de l'installation et ses exigences;

Agent de sûreté  
de l'installation  
pour traversiers

*Responsibilities*

Ferry security officer

- 57.** (1) A ferry security officer shall
- (a) provide the required information to the persons conducting the security assessment in respect of the domestic ferry;
  - (b) implement the approved security plan in respect of the ferry, as amended from time to time, in coordination with its operator, the ferry facility security officer and, if applicable, the port security officer;
  - (c) conduct inspections of the ferry to ensure compliance with the requirements of these Regulations;
  - (d) as soon as practicable after a deficiency in the approved security plan in respect of the ferry is identified, report it to its operator and implement the action necessary to correct the deficiency until the plan is amended;
  - (e) ensure security awareness and vigilance by all personnel on the ferry, including awareness of changes in the MARSEC level and of other circumstances that might affect work conditions;
  - (f) ensure that appropriate security training or orientation is provided to the ferry's personnel in accordance with these Regulations;
  - (g) report security threats and security incidents to the master, to its operator, to local law enforcement agencies and to the Minister as soon as possible after they occur;
  - (h) report security breaches to the Minister and, if applicable, to the port administration as soon as possible after they occur;
  - (i) ensure that there is effective communication and cooperation between the ferry and the ferry facilities with which it interfaces;
  - (j) ensure that security equipment is operated, tested, calibrated and maintained;
  - (k) keep readily accessible a copy of the approved security assessment and the approved security plan in respect of the ferry; and
  - (l) conduct security drills and exercises.

Ferry facility security officer

- (2) A ferry facility security officer shall
- (a) provide the required information to the persons conducting the security assessment in respect of the domestic ferry facility;
  - (b) implement the approved security plan in respect of the ferry facility, as amended from time

- u) les techniques de maîtrise des foules;
- v) la procédure pertinente visant le fonctionnement, la mise à l'essai, l'étalonnage et l'entretien du matériel et des systèmes de sûreté.

*Responsabilités*

**57.** (1) Il incombe à l'agent de sûreté d'un traversier : Agent de sûreté du traversier

- a) de fournir les renseignements exigés aux personnes qui effectuent l'évaluation de la sûreté à l'égard du traversier intérieur;
- b) de mettre en œuvre le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier, avec ses modifications successives, de concert avec son exploitant, l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers et, le cas échéant, l'agent de sûreté du port;
- c) d'effectuer les inspections du traversier afin de veiller à ce que les exigences du présent règlement soient respectées;
- d) dès que possible après la détection d'une lacune dans le plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier, de la signaler à son exploitant et de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour la corriger jusqu'à ce que le plan soit modifié;
- e) de veiller à la sensibilisation à la sûreté et à la vigilance du personnel sur le traversier, y compris à la sensibilisation aux changements du niveau MARSEC et aux autres circonstances qui pourraient avoir une incidence sur les conditions de travail;
- f) de veiller à ce qu'une formation ou une orientation adéquates en matière de sûreté soient données au personnel du traversier conformément au présent règlement;
- g) de signaler, dès que possible après qu'ils surviennent, les menaces contre la sûreté et les incidents de sûreté au capitaine, à l'exploitant, aux organismes locaux chargés de l'application de la loi et au ministre;
- h) de signaler, dès que possible après qu'elles surviennent, les infractions à la sûreté au ministre et, le cas échéant, à l'organisme portuaire;
- i) de veiller à ce que la communication et la collaboration soient efficaces entre le traversier et les installations pour traversiers avec lesquelles il a des interfaces;
- j) de veiller à ce que le matériel de sûreté soit utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu;
- k) de conserver une copie facilement disponible de l'évaluation de la sûreté et du plan de sûreté approuvés à l'égard du traversier;
- l) d'effectuer les exercices et les entraînements de sûreté.

(2) Il incombe à l'agent de sûreté d'une installation pour traversiers : Agent de sûreté de l'installation pour traversiers

- a) de fournir les renseignements exigés aux personnes qui effectuent l'évaluation de la sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs;

to time, in coordination with its operator, the ferry security officer and, if applicable, the port security officer;

(c) conduct inspections of the ferry facility to ensure compliance with the requirements of these Regulations;

(d) as soon as practicable after a deficiency in the approved security plan in respect of the ferry facility is identified, report it to the operator and implement the action necessary to correct the deficiency until the plan is amended;

(e) ensure security awareness and vigilance by all personnel at the ferry facility, including awareness of changes in the MARSEC level and of other circumstances that might affect work conditions;

(f) ensure that appropriate security training or orientation is provided to the ferry facility personnel in accordance with these Regulations;

(g) report security threats and security incidents to the operator of the ferry facility, to local law enforcement agencies, to the Minister and, if applicable, to the port administration as soon as possible after they occur;

(h) report security breaches to the Minister and, if applicable, to the port administration as soon as possible after they occur;

(i) ensure that there is effective communication and cooperation between the ferry facility and any domestic ferry with which it interfaces;

(j) ensure that security equipment is operated, tested, calibrated and maintained;

(k) keep readily accessible a copy of the approved security assessment and the approved security plan in respect of the ferry facility; and

(l) conduct security drills and exercises.

**PERSONNEL WITH SECURITY  
RESPONSIBILITIES**

Qualifications  
of personnel

**58.** Domestic ferry personnel and domestic ferry facility personnel with security responsibilities, other than the ferry security officer or the ferry facility security officer, shall have, by training or equivalent job experience, knowledge and competence relevant to the ferry industry in any of the following areas that relate to their responsibilities:

(a) current security threats and patterns;

(b) the recognition and detection of weapons, explosives, incendiaries, and other dangerous substances and devices;

(c) the recognition of the characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;

b) de mettre en œuvre le plan de sûreté approuvé à l'égard de l'installation, avec ses modifications successives, de concert avec son exploitant, l'agent de sûreté du traversier et, le cas échéant, l'agent de sûreté du port;

c) d'effectuer les inspections de l'installation afin de veiller à ce que les exigences du présent règlement soient respectées;

d) dès que possible après la détection d'une lacune dans le plan de sûreté approuvé à l'égard de l'installation, de la signaler à son exploitant et de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour la corriger jusqu'à ce que le plan soit modifié;

e) de veiller à la sensibilisation à la sûreté et à la vigilance du personnel à l'installation, y compris à la sensibilisation aux changements du niveau MARSEC et aux autres circonstances qui pourraient avoir une incidence sur les conditions de travail;

f) de veiller à ce qu'une formation ou une orientation adéquates en matière de sûreté soient données au personnel de l'installation conformément au présent règlement;

g) de signaler, dès que possible après qu'ils surviennent, les menaces contre la sûreté et les incidents de sûreté à l'exploitant, aux organismes locaux chargés de l'application de la loi, au ministre et, le cas échéant, à l'organisme portuaire;

h) de signaler, dès que possible après qu'elles surviennent, les infractions à la sûreté au ministre et, le cas échéant, à l'organisme portuaire;

i) de veiller à ce que la communication et la collaboration soient efficaces entre l'installation et les traversiers intérieurs avec lesquels elle a des interfaces;

j) de veiller à ce que le matériel de sûreté soit utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu;

k) de conserver une copie facilement disponible de l'évaluation de la sûreté et du plan de sûreté approuvés à l'égard de l'installation;

l) d'effectuer les exercices et les entraînements de sûreté.

**PERSONNEL AYANT DES RESPONSABILITÉS  
EN MATIÈRE DE SÛRETÉ**

**58.** Le personnel d'un traversier intérieur et celui d'une installation pour traversiers intérieurs qui ont des responsabilités en matière de sûreté, à l'exception de l'agent de sûreté du traversier et de l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers, possèdent, par formation ou expérience de travail équivalente, les connaissances et la compétence qui sont afférentes à l'industrie des traversiers, dans les domaines ci-après liés à leurs responsabilités :

Compétences  
du personnel

a) les menaces contre la sûreté actuelles et leurs différentes formes;

b) l'identification et la détection d'armes, d'explosifs et d'engins incendiaires, ainsi que d'autres substances et engins dangereux;

- (d) techniques that might be used to violate security procedures or to circumvent security procedures, equipment or systems;
- (e) crowd management and control techniques;
- (f) security-related communications;
- (g) emergency preparedness and response, and contingency planning;
- (h) the operation, testing, calibration and maintenance of security equipment and systems;
- (i) inspection and monitoring techniques;
- (j) methods of conducting physical searches of persons and goods, including personal effects, baggage, ships' stores and cargo;
- (k) the relevant provisions of the approved security plan in respect of the domestic ferry or in respect of the domestic ferry facility, as the case may be; and
- (l) the meaning and the requirements of the different MARSEC levels.

- c) l'identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
- d) les techniques qui pourraient être utilisées pour contrevenir à la procédure de sûreté ou pour contourner la procédure, le matériel ou les systèmes de sûreté;
- e) les techniques de maîtrise des foules;
- f) les communications liées à la sûreté;
- g) la préparation, l'intervention et la planification d'urgence;
- h) le fonctionnement, la mise à l'essai, l'étalonnage et l'entretien du matériel et des systèmes de sûreté;
- i) les techniques d'inspection et de surveillance;
- j) les méthodes pour effectuer les fouilles manuelles des personnes et des biens, y compris des effets personnels, des bagages, des provisions de bord et de la cargaison;
- k) les dispositions pertinentes du plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs, selon le cas;
- l) la signification et les exigences des différents niveaux MARSEC.

PERSONNEL WITHOUT SECURITY RESPONSIBILITIES

PERSONNEL N'AYANT PAS DE RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

Required security orientation

**59.** The operator shall provide, to all personnel without security responsibilities and to all contractors, security orientation with respect to

- (a) the relevant provisions of the approved security plan in respect of the domestic ferry or the domestic ferry facility, as the case may be; and
- (b) the relevant requirements of the different MARSEC levels, including emergency procedures and contingency plans.

**59.** L'exploitant donne au personnel n'ayant pas de responsabilités en matière de sûreté ainsi qu'aux entrepreneurs une orientation en matière de sûreté qui porte sur les aspects suivants :

Orientation en matière de sûreté obligatoire

- a) les dispositions pertinentes du plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs, selon le cas;
- b) les exigences pertinentes des différents niveaux MARSEC, y compris de la procédure et des plans des mesures d'urgence.

[60 to 64 reserved]

[60 à 64 réservés]

PART 5

PARTIE 5

SECURITY ASSESSMENT AND SECURITY PLAN

ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ ET PLAN DE SÛRETÉ

OVERVIEW

APERÇU

Framework for security assessments and security plans

**65.** This Part provides a framework

- (a) for conducting security assessments in order to put in place plans and procedures for responding to changes in the security environment;
- (b) for ensuring that adequate and proportionate security procedures are established and implemented to prevent, address or respond to security threats, security breaches and security incidents; and
- (c) for auditing and amending security plans.

**65.** La présente partie établit le cadre pour :

- a) effectuer les évaluations de la sûreté en vue de mettre en place des plans et une procédure pour répondre aux changements dans l'environnement de sûreté;
- b) veiller à ce que soient établies et mises en œuvre des procédures de sûreté suffisantes et proportionnées pour prévenir les menaces contre la sûreté, les infractions à la sûreté et les incidents de sûreté, y faire face ou y répondre;
- c) vérifier et modifier les plans de sûreté.

Cadre pour les évaluations et plans de sûreté

SECURITY ASSESSMENT

ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ

*Requirements for Persons Providing Security Assessment Information*

*Exigences visant les personnes qui fournissent des renseignements relatifs à l'évaluation de la sûreté*

Necessary skills

**66.** (1) The persons conducting or providing information for a security assessment in respect of a domestic ferry or a domestic ferry facility shall have the skills necessary to evaluate the security of the ferry or the ferry facility, as the case may be, including knowledge in the following areas:

- (a) current security threats and patterns;
- (b) the detection and recognition of weapons, explosives, incendiaries, and other dangerous substances and devices;
- (c) the recognition of the characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security;
- (d) techniques that might be used to violate security procedures or to circumvent security procedures, equipment or systems;
- (e) methods used to cause a security incident;
- (f) the effects of dangerous substances and devices on vessels and their equipment, structures and essential services;
- (g) the security requirements of the ferry or the ferry facility;
- (h) interface practices;
- (i) emergency preparedness and response, and contingency planning;
- (j) physical security requirements;
- (k) radio and telecommunications systems, including computer systems and networks;
- (l) in the case of the security assessment of a ferry, marine engineering, and in the case of the security assessment of a ferry facility, marine or civil engineering;
- (m) other elements that might, if damaged or used illicitly, pose a risk to people, property or operations; and
- (n) ferry and ferry facility operations.

**66.** (1) Les personnes qui effectuent une évaluation de la sûreté à l'égard d'un traversier intérieur ou d'une installation pour traversiers intérieurs ou qui fournissent des renseignements pour celle-ci possèdent la compétence nécessaire pour évaluer la sûreté du traversier ou de l'installation, selon le cas, notamment des connaissances dans les domaines suivants :

- a) les menaces contre la sûreté actuelles et leurs différentes formes;
- b) la détection et l'identification d'armes, d'explosifs et d'engins incendiaires, ainsi que d'autres substances et engins dangereux;
- c) l'identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
- d) les techniques qui pourraient être utilisées pour contrevenir à la procédure de sûreté ou pour contourner la procédure, le matériel ou les systèmes de sûreté;
- e) les méthodes utilisées pour causer un incident de sûreté;
- f) les effets des substances et des engins dangereux sur les bâtiments et leurs matériel, les structures et les services essentiels;
- g) les exigences en matière de sûreté du traversier ou de l'installation;
- h) les pratiques relatives aux interfaces;
- i) la préparation, l'intervention et la planification d'urgence;
- j) les exigences en matière de sûreté matérielle;
- k) les systèmes radio et de télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
- l) dans le cas de l'évaluation de la sûreté d'un traversier, le génie maritime, et dans le cas de l'évaluation de la sûreté d'une installation, le génie maritime ou civil;
- m) d'autres éléments qui, s'ils sont endommagés ou utilisés illégalement, pourraient présenter un risque pour des personnes, la propriété ou l'exploitation;
- n) l'exploitation des traversiers et des installations pour traversiers.

Compétences nécessaires

Expert assistance

(2) The persons referred to in subsection (1) may draw upon external expert assistance in relation to the areas listed in that subsection.

(2) Les personnes visées au paragraphe (1) peuvent avoir recours aux services d'experts externes concernant les domaines énumérés à ce paragraphe.

Experts externes

*Security Assessment Elements*

*Éléments de l'évaluation de la sûreté*

Required elements

**67.** A security assessment shall address the following elements:

- (a) physical security;
- (b) structural integrity;
- (c) personnel protection systems;
- (d) operational procedures that might impact on security;

**67.** L'évaluation de la sûreté traite des points suivants :

- a) la sûreté matérielle;
- b) l'intégrité structurale;
- c) les systèmes de protection du personnel;
- d) la procédure opérationnelle qui pourrait avoir une incidence sur la sûreté;

Éléments exigés

- (e) radio and telecommunications systems, including computer systems and networks; and
- (f) utilities and relevant transportation support infrastructure.

*On-Site Security Assessment*

Objectives

**68.** A ferry security officer and a ferry facility security officer shall ensure that an on-site security assessment is conducted that examines and evaluates protective measures, procedures and operations in effect at a domestic ferry or a domestic ferry facility, as the case may be, in order to

- (a) ensure the performance of all security duties;
- (b) control access through the use of identification systems or through other means;
- (c) control the embarkation of personnel and other persons and their goods, including personal effects, vehicles and baggage, whether accompanied or unaccompanied;
- (d) supervise the handling of cargo, if any, and the delivery of ships' stores and bunkers;
- (e) monitor restricted areas to ensure that only authorized persons have access to them;
- (f) monitor the deck areas and the areas adjacent to the ferry; and
- (g) ensure that the security communication systems, information and equipment are readily available.

*Analysis and Recommendations*

Elements to be considered

**69.** (1) A person who conducts a security assessment shall take into account the security assessment information, the on-site security assessment and the requirements of these Regulations in order to provide recommendations for the security procedures to be established in the security plan in respect of the domestic ferry or the domestic ferry facility, including recommendations respecting

- (a) restricted areas;
- (b) response procedures for fire or other emergency situations;
- (c) security supervision of all persons on a ferry or at a ferry facility;
- (d) the frequency and effectiveness of security patrols;
- (e) access control systems;
- (f) security communication systems;
- (g) security doors, barriers and lighting;
- (h) security and surveillance equipment and systems; and
- (i) the evaluation of the potential for each identified point of access on a ferry, including open decks, to be used by individuals who might try to breach security, whether or not those individuals legitimately have access to the ferry.

- e) les systèmes radio et de télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
- f) les services publics et l'infrastructure de soutien des transports pertinente.

*Évaluation de la sûreté sur place*

Objectifs

**68.** L'agent de sûreté du traversier et l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers veillent à ce que l'évaluation de la sûreté sur place du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs, selon le cas, soit effectuée, laquelle consiste à examiner et à évaluer les mesures, la procédure et les opérations de protection en vigueur pour :

- a) assurer l'exécution des fonctions liées à la sûreté;
- b) contrôler l'accès par des systèmes d'identification ou d'autres moyens;
- c) contrôler l'embarquement du personnel et des autres personnes et de leurs biens, y compris des effets personnels, des véhicules et des bagages, accompagnés ou non;
- d) superviser la manutention des cargaisons, le cas échéant, et la livraison des provisions de bord et du combustible de soute;
- e) surveiller les zones à accès restreint pour que seules les personnes autorisées y aient accès;
- f) surveiller les zones du pont et les zones adjacentes au traversier;
- g) veiller à ce que les renseignements, le matériel et les systèmes de communications de sûreté soient facilement disponibles.

*Analyse et recommandations*

Éléments à considérer

**69.** (1) Les personnes qui effectuent l'évaluation de la sûreté tiennent compte des renseignements relatifs à l'évaluation de la sûreté, de l'évaluation de la sûreté sur place et des exigences du présent règlement pour formuler des recommandations en ce qui a trait à la procédure de sûreté qui sera établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs, y compris des recommandations concernant :

- a) les zones réglementées;
- b) la procédure d'intervention en cas d'incendie ou d'autres situations d'urgence;
- c) la supervision des personnes sur le traversier ou à l'installation en ce qui concerne la sûreté;
- d) la fréquence et l'efficacité des patrouilles de sûreté;
- e) les systèmes de contrôle de l'accès;
- f) les systèmes de communications de sûreté;
- g) les portes, les barrières et l'éclairage de sûreté;
- h) le matériel et les systèmes de sûreté et de surveillance;
- i) l'évaluation de la possibilité pour chaque point d'accès indiqué sur le traversier, y compris les ponts découverts, d'être utilisé par des personnes qui pourraient tenter de commettre une infraction à la sûreté, qu'elles aient ou non un accès légitime au traversier.

Potential threats to be considered

(2) A security assessment in respect of a domestic ferry or a domestic ferry facility shall take into account the following potential threats:

- (a) damage to or destruction of the ferry or the ferry facility by explosive devices, arson, sabotage or vandalism;
- (b) tampering with essential equipment or systems, ships' stores or cargo;
- (c) the unauthorized access to or use of the ferry or the ferry facility, including the presence of stowaways;
- (d) the smuggling on the ferry or at the ferry facility of weapons, explosives, incendiaries or other dangerous substances or devices, including weapons of mass destruction;
- (e) the use of the ferry or its equipment, or the use of ferry facility equipment, as a weapon or as a means of causing damage or destruction;
- (f) the hijacking of the ferry, the seizure of the ferry facility, and the seizure of any persons on the ferry or at the ferry facility;
- (g) attacks on the ferry while it is at berth, at anchor or in movement; and
- (h) the use of the ferry facility or its equipment by persons intending to cause a security incident.

Domestic ferry

(3) In the case of a domestic ferry, the security assessment shall consider the security of all persons, operations and goods that it is important to protect, including

- (a) the capacity to maintain safe navigation and to respond to any emergency situation;
- (b) cargo, if any, particularly dangerous goods or substances;
- (c) ships' stores and bunkers;
- (d) the ferry's security communication and surveillance systems; and
- (e) any other security systems.

Domestic ferry facility

(4) In the case of a domestic ferry facility, the security assessment shall include a vulnerability assessment to determine the following, so as to produce an overall assessment of the level of risk for which security procedures have to be developed:

- (a) any particular aspect of the ferry facility, including vessel traffic in the vicinity, that might make the ferry facility a target of an attack;
- (b) the potential consequences of an attack on or at the ferry facility in terms of loss of life, damage to property and economic disruption, including the disruption of marine transportation systems;
- (c) the capability and intent of persons likely to mount an attack;

(2) L'évaluation de la sûreté à l'égard d'un traversier intérieur ou d'une installation pour traversiers intérieurs tient compte des menaces potentielles suivantes :

- a) l'endommagement ou la destruction du traversier ou de l'installation par des engins explosifs, un incendie criminel ou un acte de sabotage ou de vandalisme;
- b) la modification sans autorisation du matériel ou des systèmes essentiels, des provisions de bord ou de la cargaison;
- c) l'accès non autorisé au traversier ou à l'installation ou leur utilisation non autorisée, y compris la présence de passagers clandestins;
- d) l'introduction par contrebande sur le traversier ou dans l'installation d'armes, d'explosifs ou d'engins incendiaires, ou d'autres substances ou engins dangereux, y compris d'armes de destruction massive;
- e) l'utilisation du traversier ou de son matériel ou du matériel de l'installation comme arme ou moyen de causer des dommages ou la destruction;
- f) le détournement du traversier, la capture de l'installation ou la capture de toute personne se trouvant sur le traversier ou à l'installation;
- g) les attaques dirigées contre le traversier lorsqu'il est à quai, à l'ancre ou en mouvement;
- h) l'utilisation de l'installation ou de son équipement par des personnes dans le but de causer un incident de sûreté.

Menaces potentielles à considérer

(3) Dans le cas d'un traversier intérieur, l'évaluation de la sûreté tient compte de la sûreté des personnes, des opérations et des biens qu'il est important de protéger, notamment :

- a) la capacité d'assurer la navigation en toute sécurité et l'intervention d'urgence;
- b) les cargaisons, le cas échéant, en particulier les marchandises ou substances dangereuses;
- c) les provisions de bord et le combustible de soute;
- d) les systèmes de surveillance et de communications de sûreté du traversier;
- e) tout autre système de sûreté.

Traversier intérieur

(4) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, l'évaluation de la sûreté comprend une évaluation de la vulnérabilité pour déterminer les éléments ci-après, de façon à obtenir une évaluation globale du degré de risque en fonction duquel la procédure de sûreté doit être établie :

- a) tout aspect particulier de l'installation, y compris la circulation des bâtiments à proximité, qui pourrait faire de l'installation la cible d'une attaque;
- b) les conséquences potentielles d'une attaque menée à l'installation ou contre celle-ci quant à la perte de vies humaines, aux dommages aux biens et à la perturbation des activités économiques, y compris la perturbation des systèmes de transport maritime;

Installation pour traversiers intérieurs

- (d) the potential types of attack;
- (e) current security procedures, including identification systems;
- (f) methods and points of access to the ferry facility;
- (g) the procedures to protect radio and telecommunications equipment, including computer systems and networks;
- (h) any conflict between safety and security procedures;
- (i) any implementation or personnel constraints;
- (j) methods of monitoring restricted areas to ensure that only authorized persons have access to them;
- (k) areas adjacent to the ferry facility that might be exploited during or for an attack;
- (l) current security procedures relating to utilities and other services;
- (m) any deficiency identified during drills or exercises;
- (n) any deficiencies identified during daily operations, or following incidents or alerts, reports of security concerns, the application of control measures or audits; and
- (o) the structural integrity of the ferry facility.

- c) la capacité et l'intention des personnes qui sont susceptibles d'organiser une attaque;
- d) les types d'attaque potentiels;
- e) la procédure de sûreté en vigueur, y compris les systèmes d'identification;
- f) les méthodes et les points d'accès à l'installation;
- g) la procédure de protection du matériel radio et de télécommunications, y compris des systèmes et réseaux informatiques;
- h) toute incompatibilité entre la procédure de sûreté et la procédure de sécurité;
- i) toute restriction en matière de mise en œuvre ou de personnel;
- j) les méthodes de surveillance des zones réglementées pour que seules les personnes autorisées y aient accès;
- k) les zones adjacentes à l'installation dont il pourrait être tiré profit pendant une attaque ou pour une attaque;
- l) la procédure de sûreté en vigueur concernant les services publics et les autres services;
- m) toute lacune relevée au cours des exercices et des entraînements;
- n) toute lacune relevée au cours des opérations quotidiennes ou à la suite d'incidents ou d'alertes, de la notification de questions liées à la sûreté, de l'application de mesures de contrôle ou des vérifications;
- o) l'intégrité structurale de l'installation.

*Content of the Security Assessment Report*

Content of report

**70.** A security assessment report shall be written in English or French and shall contain

- (a) a summary of how the on-site security assessment was conducted;
- (b) details of existing security procedures and operations;
- (c) a description of each vulnerability found during the security assessment;
- (d) a description of the security procedures to be used to address each vulnerability;
- (e) a list of the essential operations that it is important to protect; and
- (f) possible security threats to those operations.

*Contenu du rapport de l'évaluation de sûreté*

Contenu du rapport

**70.** Le rapport de l'évaluation de la sûreté est rédigé en français ou en anglais et contient les éléments suivants :

- a) un sommaire de la méthode utilisée pour effectuer l'évaluation de la sûreté sur place;
- b) les détails relatifs à la procédure et aux opérations de sûreté en vigueur;
- c) la description de chaque élément vulnérable relevé durant l'évaluation de la sûreté;
- d) la description de la procédure de sûreté pour faire face à chaque élément vulnérable;
- e) la liste des opérations essentielles qu'il est important de protéger;
- f) les menaces contre la sûreté possibles dirigées contre ces opérations.

**SECURITY PLAN**

**PLAN DE SÛRETÉ**

*General*

*Généralités*

Requirement to establish security plan

**71.** (1) A security plan shall be established in respect of each domestic ferry and each domestic ferry facility.

Exigence d'établir un plan de sûreté

**71.** (1) Un plan de sûreté est établi à l'égard de chaque traversier intérieur et à l'égard de chaque installation pour traversiers intérieurs.



Content of security plan	<p>(2) The security plan shall</p> <p>(a) be written in English or French;</p> <p>(b) state the name of the operator;</p> <p>(c) be based on the findings of the security assessment;</p> <p>(d) address each vulnerability identified in the security assessment; and</p> <p>(e) state procedures for cooperating with emergency response personnel at all MARSEC levels.</p>	<p>(2) Le plan de sûreté doit être conforme aux exigences suivantes :</p> <p>a) il est rédigé en français ou en anglais;</p> <p>b) il indique le nom de l'exploitant;</p> <p>c) il repose sur les conclusions de l'évaluation de la sûreté;</p> <p>d) il traite de chaque élément vulnérable relevé dans l'évaluation de la sûreté;</p> <p>e) il énonce la procédure de collaboration avec le personnel d'intervention d'urgence à tous les niveaux MARSEC.</p>	Contenu du plan de sûreté
Structure and presentation of security plan	<p>(3) A security plan shall include the following individual sections and, if the plan does not list the sections in the following order, it shall contain a table of contents that identifies the location of the sections:</p> <p>(a) organizational structure for security;</p> <p>(b) personnel training;</p> <p>(c) drills and exercises;</p> <p>(d) records and documentation;</p> <p>(e) response to a change in the MARSEC level;</p> <p>(f) procedures for an interface;</p> <p>(g) communications;</p> <p>(h) maintenance of security systems and equipment;</p> <p>(i) security procedures for access control;</p> <p>(j) security procedures for restricted areas;</p> <p>(k) security procedures for handling cargo, if any;</p> <p>(l) security procedures for delivery of ships' stores and bunkers;</p> <p>(m) security procedures for monitoring;</p> <p>(n) procedures for security threats, security breaches and security incidents;</p> <p>(o) security assessment summary; and</p> <p>(p) security plan audits and amendments.</p>	<p>(3) Il comprend les sections distinctes ci-après, dans l'ordre ci-après et s'il ne suit pas cet ordre, une table des matières qui précise où se trouve chacune des sections :</p> <p>a) la structure organisationnelle de la sûreté;</p> <p>b) la formation du personnel;</p> <p>c) les entraînements et exercices;</p> <p>d) les dossiers et documents;</p> <p>e) l'intervention à la suite d'un changement de niveau MARSEC;</p> <p>f) la procédure d'interface;</p> <p>g) les communications;</p> <p>h) l'entretien du matériel et des systèmes de sûreté;</p> <p>i) la procédure de sûreté visant le contrôle de l'accès;</p> <p>j) la procédure de sûreté visant les zones réglementées;</p> <p>k) la procédure de sûreté visant la manutention des cargaisons, le cas échéant;</p> <p>l) la procédure de sûreté visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute;</p> <p>m) la procédure de sûreté visant la surveillance;</p> <p>n) la procédure visant les menaces contre la sûreté, les infractions à la sûreté et les incidents de sûreté;</p> <p>o) le résumé de l'évaluation de la sûreté;</p> <p>p) les vérifications et modifications du plan de sûreté.</p>	Structure et présentation du plan de sûreté

*Content*

*Contenu*

Required elements	<p><b>72.</b> A security plan shall address the following:</p> <p>(a) procedures for the prevention of unauthorized access;</p> <p>(b) procedures for the establishment and identification of restricted areas, for controlling access to those areas, and respecting any security equipment or systems for those areas;</p> <p>(c) security of information relating to record keeping and referred to in section 103;</p> <p>(d) procedures for embarking and disembarking passengers and for loading and unloading vehicles, cargo, if any, and ships' stores and bunkers;</p> <p>(e) procedures for monitoring the domestic ferry and domestic ferry facility, including restricted areas and the areas adjacent to them;</p>	<p><b>72.</b> Le plan de sûreté traite des points suivants :</p> <p>a) la procédure visant la prévention des accès non autorisés;</p> <p>b) la procédure visant l'établissement et l'identification des zones réglementées, la restriction de l'accès à ces zones, ainsi que le matériel ou les systèmes destinés à ces zones;</p> <p>c) la protection des renseignements relatifs à la tenue des dossiers et mentionnés à l'article 103;</p> <p>d) la procédure visant l'embarquement et le débarquement des passagers et le chargement et le déchargement des véhicules, des cargaisons, le cas échéant, et des provisions de bord et du combustible de soute;</p>	Éléments exigés
-------------------	--	--	-----------------

- (f) procedures for responding to security threats, security breaches and security incidents, including provisions for maintaining critical operations;
- (g) procedures for evacuation in case of security threats, security breaches or security incidents;
- (h) procedures for reporting security threats, security breaches and security incidents to local law enforcement agencies, to the Minister and, if applicable, to the port administration;
- (i) procedures for responding to any security measures formulated by the Minister and, in the case of a domestic ferry, any directions issued by the Minister in respect of a specific security threat, including changes in the MARSEC level;
- (j) duties of personnel assigned security responsibilities and of other personnel with respect to security-related matters;
- (k) communications;
- (l) procedures for training, drills, and exercises associated with the security plan;
- (m) procedures for interfacing at all MARSEC levels;
- (n) procedures for the periodic review of the plan and for updating it;
- (o) procedures to ensure the inspection, testing, calibration and maintenance of any security equipment;
- (p) the frequency of the testing or calibration of any security equipment;
- (q) the frequency of inspections;
- (r) procedures for securing non-critical operations in order to focus response on critical operations; and
- (s) any other security procedures at each MARSEC level, if applicable.

*Security Plan in respect of a Domestic Ferry*

Security officer and master

**73.** A security plan in respect of a domestic ferry shall

- (a) identify the ferry security officer by name or, if they hold another position, by position, and provide 24-hour contact information for the officer; and
- (b) specify that the ferry's master has the overriding authority and responsibility to make decisions with respect to the security of the ferry and to request the assistance of the ferry operator or the Minister when necessary.

- e) la procédure visant la surveillance du traversier intérieur et de l'installation pour traversiers intérieurs, y compris des zones réglementées et de celles qui leurs sont adjacentes;
- f) la procédure visant l'intervention en cas de menace contre la sûreté, d'infraction à la sûreté et d'incident de sûreté, y compris les mesures pour maintenir les opérations essentielles;
- g) la procédure visant l'évacuation en cas de menace contre la sûreté, d'infraction à la sûreté ou d'incident de sûreté;
- h) la procédure visant le signalement des menaces contre la sûreté, des infractions à la sûreté et des incidents de sûreté aux organismes locaux chargés de l'application de la loi, au ministre et, le cas échéant, à l'organisme portuaire;
- i) la procédure visant à donner suite à toute mesure de sûreté établie par le ministre et, dans le cas d'un traversier intérieur, à toute injonction prise par le ministre à l'égard d'une menace contre la sûreté particulière, y compris les modifications du niveau MARSEC;
- j) les tâches du personnel ayant des responsabilités en matière de sûreté et des autres employés en ce qui concerne les questions liées à la sûreté;
- k) les communications;
- l) la procédure visant la formation, les entraînements et les exercices associés au plan de sûreté;
- m) la procédure visant l'interface à tous les niveaux MARSEC;
- n) la procédure visant l'examen périodique du plan et sa mise à jour;
- o) la procédure visant à garantir l'inspection, la mise à l'essai, l'étalonnage et l'entretien de tout matériel de sûreté;
- p) la fréquence de la mise à l'essai ou de l'étalonnage de tout matériel de sûreté;
- q) la fréquence des inspections;
- r) la procédure visant la sécurisation des activités non essentielles pour permettre d'orienter les interventions concernant les activités essentielles;
- s) toute autre procédure visant la sûreté à chaque niveau MARSEC, le cas échéant.

*Plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur*

**73.** Le plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur est conforme aux exigences suivantes :

Agent de sûreté et capitaine

- a) il indique nommément l'agent de sûreté du traversier ou, s'il occupe un autre poste, le poste, et donne les coordonnées pour le joindre en tout temps;
- b) il précise que le capitaine du traversier a l'autorité et la responsabilité ultimes pour prendre les décisions concernant la sûreté du traversier et demander l'assistance de l'exploitant du traversier ou du ministre, si c'est nécessaire.

*Security Plan in respect of a Domestic Ferry Facility*

*Plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs*

Security officer	<b>74.</b> A security plan in respect of a domestic ferry facility shall identify the ferry facility security officer by name or, if they hold another position, by position, and provide 24-hour contact information for the officer.	<b>74.</b> Le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs indique nommément l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers ou, s'il occupe un autre poste, le poste, et fournit les coordonnées pour le joindre en tout temps.	Agent de sûreté
------------------	--	--	-----------------

SECURITY PROCEDURES FOR ACCESS CONTROL

PROCÉDURE DE SÛRETÉ VISANT LE CONTRÔLE DE L'ACCÈS

*General*

*Généralités*

Objectives	<b>75.</b> (1) Security procedures for controlling access to a domestic ferry and a domestic ferry facility shall be established in their respective security plans for all MARSEC levels, as appropriate to their operations, in order to (a) prevent persons from introducing unauthorized weapons, explosives, incendiaries, and other dangerous substances and devices on the ferry or at the ferry facility; (b) secure weapons, explosives, incendiaries, and other dangerous substances and devices that are authorized to be on the ferry or at the ferry facility; (c) verify the identity of ferry personnel, ferry facility personnel and any other authorized personnel; (d) indicate the frequency of access controls, particularly if they are carried out on a random or occasional basis; (e) verify that passengers have valid tickets; and (f) ensure that unattended goods do not pose an immediate threat to marine security.	<b>75.</b> (1) La procédure de sûreté visant le contrôle de l'accès à un traversier intérieur et à une installation pour traversiers intérieurs est établie, pour tous les niveaux MARSEC, dans leurs plans de sûreté respectifs, compte tenu de leur exploitation, pour : a) prévenir toute personne d'introduire sans autorisation des armes, des explosifs ou des engins incendiaires ou d'autres substances ou engins dangereux sur le traversier ou à l'installation; b) sécuriser les armes, explosifs, engins incendiaires ou autres substances ou engins dangereux autorisés à être sur le traversier ou à l'installation; c) vérifier l'identité du personnel du traversier, de l'installation et de tout autre personnel autorisé; d) indiquer la fréquence des contrôles d'accès, en particulier s'ils sont effectués au hasard ou de temps à autre; e) vérifier que les passagers ont des billets valides; f) s'assurer que les biens non accompagnés ne présentent pas un danger immédiat pour la sûreté maritime.	Objectifs
------------	---	---	-----------

Domestic ferry	(2) In the case of a domestic ferry, (a) security procedures shall be established in the security plan in respect of the ferry, for all MARSEC levels, as appropriate to its operations, to control access to ladders, access gangways, access ramps, access doors, side scuttles, windows and ports, hatches, mooring lines, anchor chains and hoisting gear; and (b) at all MARSEC levels, the ferry security officer shall, after any period during which the ferry was unattended, ensure that security sweeps are performed in order to confirm the absence of security threats or dangerous substances or devices before the ferry gets under way.	(2) Dans le cas d'un traversier intérieur, les exigences suivantes sont respectées : a) une procédure de sûreté est établie, pour tous les niveaux MARSEC, dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, pour contrôler l'accès aux échelles de coupée, passerelles d'embarquement, rampes d'accès, portes d'accès, hublots, fenêtres et sabords, écouteilles, amarres, chaînes d'ancre, grues et appareils de levage; b) à tous les niveaux MARSEC, l'agent de sûreté du traversier veille à ce que soient effectués, après toute période durant laquelle le traversier était sans surveillance, des ratissages de sûreté pour confirmer l'absence de menaces contre la sûreté, ou de substances ou d'engins dangereux avant que le traversier fasse route.	Traversier intérieur
----------------	--	---	----------------------

Domestic ferry facility	(3) In the case of a domestic ferry facility, security procedures shall be established in the security plan in respect of the ferry facility for all MARSEC levels, as appropriate to its operations, to identify (a) the locations at which restrictions or prohibitions preventing unauthorized access are to be applied; and	(3) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté est établie, pour tous les niveaux MARSEC, dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, pour : a) indiquer les emplacements où des restrictions ou interdictions pour prévenir l'accès non autorisé doivent être appliquées;	Installation pour traversiers intérieurs
-------------------------	--	---	--

(b) the types of restrictions or prohibitions to be applied and the means of applying them.

b) indiquer les types de restrictions ou d'interdictions à appliquer et les moyens de les appliquer.

*MARSEC Level 1*

*Niveau MARSEC 1*

Domestic ferry **76.** (1) In the case of a domestic ferry, security procedures for access control at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

**76.** (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté visant le contrôle de l'accès au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

Traversier intérieur

- (a) searching selected areas before passengers embark;
- (b) securing all non-passenger areas; and
- (c) at least one of the following methods:
  - (i) conducting security patrols,
  - (ii) using additional closed-circuit video cameras to monitor passenger areas, vehicles and baggage.

- a) la fouille des aires sélectionnées avant l'embarquement des passagers;
- b) la sécurisation des zones autres que celles pour les passagers;
- c) l'une des méthodes suivantes :
  - (i) le recours à des patrouilles de sûreté,
  - (ii) l'utilisation de caméras vidéo supplémentaires en circuit fermé pour la surveillance des zones des passagers, des véhicules et des bagages.

Domestic ferry facility (2) In the case of a domestic ferry facility, security procedures for access control at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté visant le contrôle de l'accès au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

Installation pour traversiers intérieurs

- (a) appropriate access controls for restricted areas;
- (b) identification of access points that must be secured or guarded to prevent unauthorized access; and
- (c) methods to prevent unauthorized access to the ferry facility and to restricted areas.

- a) des contrôles d'accès appropriés pour les zones réglementées;
- b) l'identification des points d'accès qui doivent être sécurisés ou gardés pour prévenir l'accès non autorisé;
- c) des méthodes pour prévenir l'accès non autorisé à l'installation et aux zones réglementées.

*MARSEC Level 2*

*Niveau MARSEC 2*

Domestic ferry **77.** (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for access control at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

**77.** (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant le contrôle de l'accès au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

Traversier intérieur

- (a) increasing the frequency and detail of the security procedures set out in subsection 76(1); and
- (b) increasing the frequency of the security sweeps referred to in paragraph 75(2)(b).

- a) l'augmentation de la fréquence et du degré de détail de la procédure de sûreté prévue au paragraphe 76(1);
- b) l'augmentation de la fréquence des ratissages de sûreté visés à l'alinéa 75(2)b).

Domestic ferry facility (2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for access control at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant le contrôle de l'accès au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

Installation pour traversiers intérieurs

- (a) increasing the frequency and detail of the security procedures set out in subsection 76(2);
- (b) assigning additional personnel to guard access points and to patrol the perimeter of the ferry facility to deter unauthorized access;
- (c) limiting the number of access points to the ferry facility by closing and securing some access points and providing physical barriers to impede movement through the remaining access points; and

- a) l'augmentation de la fréquence et du degré de détail de la procédure de sûreté prévue au paragraphe 76(2);
- b) l'affectation de personnel supplémentaire pour garder les points d'accès et patrouiller dans le périmètre de l'installation pour empêcher tout accès non autorisé;
- c) la réduction du nombre de points d'accès à l'installation par la fermeture et la sécurisation

(d) coordinating the deterrence of waterside access to the domestic ferry in liaison with the ferry facility or a port administration.

*MARSEC Level 3*

Domestic ferry **78.** (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for access control at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

- (a) increasing the frequency of MARSEC level 2 security procedures;
- (b) preparing for a full or partial search of the ferry;
- (c) cooperating with emergency response personnel, other vessels and marine facilities;
- (d) limiting access to the ferry to a single, controlled access point;
- (e) granting access only to emergency response personnel responding to a security incident or security threat;
- (f) suspending embarkation or disembarkation activities;
- (g) suspending cargo operations, if any;
- (h) moving the ferry; and
- (i) evacuating the ferry.

Domestic ferry facility (2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for access control at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) preparing for a full or partial search of the ferry facility;
- (b) cooperating with emergency response personnel, vessels and other marine facilities;
- (c) granting access only to emergency response personnel responding to a security incident or security threat;
- (d) suspending access to the ferry facility;
- (e) suspending cargo operations, if any;
- (f) restricting pedestrian or vehicular movement on the grounds of the ferry facility;
- (g) increasing monitoring at the ferry facility; and
- (h) evacuating the ferry facility.

de certains points d'accès, et la mise en place de barrières physiques pour faire obstacle au passage par les autres points d'accès;

d) la coordination pour empêcher l'accès par l'eau au traversier intérieur, de concert avec l'installation ou l'organisme portuaire.

*Niveau MARSEC 3*

**78.** (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant le contrôle de l'accès au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) l'augmentation de la fréquence de la procédure de sûreté pour le niveau MARSEC 2;
- b) la préparation en vue d'une fouille partielle ou complète du traversier;
- c) la collaboration avec le personnel d'intervention d'urgence, les autres bâtiments et les installations maritimes;
- d) la restriction de l'accès au traversier à un seul point d'accès contrôlé;
- e) l'octroi d'accès uniquement au personnel d'intervention d'urgence qui intervient à la suite d'une menace contre la sûreté ou d'un incident de sûreté;
- f) la suspension des activités d'embarquement ou de débarquement;
- g) la suspension des opérations relatives aux cargaisons, le cas échéant;
- h) le déplacement du traversier;
- i) l'évacuation du traversier.

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant le contrôle de l'accès au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) la préparation en vue d'une fouille partielle ou complète de l'installation;
- b) la collaboration avec le personnel d'intervention d'urgence, les autres bâtiments et installations maritimes;
- c) l'octroi d'accès uniquement au personnel d'intervention d'urgence qui intervient à la suite d'une menace contre la sûreté ou d'un incident de sûreté;
- d) la suspension de l'accès à l'installation;
- e) la suspension des opérations relatives aux cargaisons, le cas échéant;
- f) la restriction des déplacements de piétons ou de véhicules sur les terrains de l'installation;
- g) l'augmentation de la surveillance à l'installation;
- h) l'évacuation de l'installation.

Traversier intérieur

Installation pour traversiers intérieurs

RESTRICTED AREAS

*General*

Designation **79.** (1) Restricted areas on a domestic ferry and at a domestic ferry facility shall be designated for all MARSEC levels in their respective security plans, as appropriate to their operations, in order to

- (a) prevent or deter unauthorized access;
- (b) protect the ferry or the ferry facility, including security areas, security and surveillance equipment and systems, and persons authorized to be on the ferry or at the ferry facility; and
- (c) protect cargo, if any, ships' stores and bunkers from tampering.

Signs (2) The operator shall post, at each restricted area access point and on each security barrier, signs that identify each restricted area and state that entry is restricted to authorized persons.

*Establishment of Restricted Areas*

Security plan in respect of the domestic ferry **80.** (1) In a security plan in respect of a domestic ferry, the following shall be established as restricted areas:

- (a) the navigation bridge, machinery spaces, and other control stations;
- (b) spaces containing the central controls for security and surveillance equipment and systems, and for the lighting system;
- (c) spaces containing ventilation and air-conditioning systems, and other similar spaces;
- (d) access points for potable water tanks, pumps and manifolds;
- (e) spaces containing dangerous goods or hazardous substances;
- (f) spaces containing cargo pumps and their controls;
- (g) cargo spaces, if any, and spaces containing ships' stores;
- (h) crew accommodations, if any; and
- (i) any other spaces or areas vital to the security of the ferry.

Domestic ferry facility security plan (2) In a security plan in respect of a domestic ferry facility, the following shall be established as restricted areas:

- (a) areas on land where ferries interface with the ferry facility, including passenger areas, if any;
- (b) areas in which security-sensitive information is kept, including cargo documentation, if any;
- (c) areas containing the central controls for security and surveillance equipment and systems, and for the central lighting system;

ZONES RÉGLEMENTÉES

*Généralités*

**79.** (1) Les zones réglementées sur un traversier intérieur et à une installation pour traversiers intérieurs sont établies, pour tous les niveaux MARSEC, dans leurs plans de sûreté respectifs, compte tenu de leur exploitation, pour :

- a) prévenir ou empêcher l'accès non autorisé;
- b) protéger le traversier ou l'installation, y compris les zones de sûreté, le matériel et les systèmes de sûreté et de surveillance, et les personnes autorisées à être sur le traversier ou à l'installation;
- c) protéger contre toute modification sans autorisation les cargaisons, le cas échéant, les provisions de bord et le combustible de soute.

(2) L'exploitant installe, à chaque point d'accès à une zone réglementée et sur chaque barrière de sûreté, des panneaux qui indiquent chaque zone réglementée et précisent que l'accès est restreint aux personnes autorisées.

*Établissement des zones réglementées*

**80.** (1) Les endroits ci-après sont établis en tant que zones réglementées dans le plan de sûreté à l'égard du traversier intérieur :

- a) la passerelle de navigation, les locaux des machines et les autres postes de contrôle;
- b) les locaux contenant les commandes centrales du matériel et des systèmes de sûreté et de surveillance, et les commandes centrales du système d'éclairage;
- c) les locaux contenant les systèmes de ventilation et de climatisation et autres locaux similaires;
- d) les points d'accès aux réservoirs, aux pompes et aux collecteurs d'eau potable;
- e) les locaux contenant des marchandises ou substances dangereuses;
- f) les locaux contenant les pompes à cargaison et leurs commandes;
- g) les locaux à cargaison, le cas échéant, et les locaux contenant les provisions de bord;
- h) les locaux d'habitation de l'équipage, le cas échéant;
- i) tout autre local ou toute autre zone qui sont essentiels à la sûreté du traversier.

(2) Les endroits ci-après sont établis en tant que zones réglementées dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs :

- a) les zones côté terre où les traversiers sont en interface avec l'installation, y compris les zones pour les passagers, le cas échéant;
- b) les zones où sont gardés des renseignements délicats en matière de sûreté, y compris des documents relatifs aux cargaisons, le cas échéant;

Établissement

Panneaux

Plan de sûreté à l'égard du traversier intérieur

Plan de sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs

- (d) areas containing the ferry facility's critical infrastructure, including
  - (i) water supplies,
  - (ii) telecommunications,
  - (iii) electrical systems, and
  - (iv) access points for ventilation and air-conditioning systems;
- (e) areas in the ferry facility where it is reasonable to restrict access to vehicles and persons; and
- (f) areas designated for the loading, unloading or storage of cargo, if any, and ships' stores.

- c) les zones où se trouvent les commandes centrales du matériel et des systèmes de sûreté et de surveillance, et les commandes centrales du système d'éclairage;
- d) les zones où se trouve l'infrastructure essentielle de l'installation, notamment :
  - (i) les réserves d'eau,
  - (ii) les télécommunications,
  - (iii) les systèmes d'électricité,
  - (iv) les points d'accès aux systèmes de ventilation et de climatisation;
- e) les zones de l'installation où il est raisonnable de restreindre l'accès par des véhicules et des personnes;
- f) les zones désignées pour le chargement, le déchargement ou l'entreposage des cargaisons, le cas échéant, et les provisions de bord.

*Restricted Area Access*

*Accès aux zones réglementées*

Conditions for entering and remaining

**81.** (1) Subject to subsection (4), no person shall enter or remain in a restricted area unless they are

- (a) the holder of a restricted area pass;
- (b) a person being escorted by the holder of a restricted area pass;
- (c) a security inspector designated under subsection 22(1) of the Act who is on duty;
- (d) a federal, provincial or municipal government employee who requires access to the area in the performance of their duties; or
- (e) a provider of emergency services who requires access to the area for the protection and preservation of life or property.

**81.** (1) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit à toute personne d'entrer dans une zone réglementée ou d'y demeurer à moins qu'elle ne soit :

- a) le titulaire d'un laissez-passer de zone réglementée;
- b) une personne escortée par le titulaire d'un laissez-passer de zone réglementée;
- c) un inspecteur qui est désigné en vertu du paragraphe 22(1) de la Loi et qui est en service;
- d) un fonctionnaire fédéral, provincial ou municipal qui a besoin d'y avoir accès dans l'exercice de ses fonctions;
- e) un fournisseur de services d'urgence qui a besoin d'avoir accès à la zone pour la protection et la préservation de la vie ou des biens.

Conditions pour entrer et demeurer

Holder of restricted area pass

(2) The holder of a restricted area pass who escorts another person in a restricted area in accordance with paragraph (1)(b) shall remain with the person or ensure that another holder of a restricted area pass acts as the escort.

(2) Le titulaire d'un laissez-passer de zone réglementée qui escorte une autre personne dans une zone réglementée conformément à l'alinéa (1)b) demeure avec celle-ci ou veille à ce qu'un autre titulaire de laissez-passer de zone réglementée agisse en tant qu'escorte.

Titulaire d'un laissez-passer de zone réglementée

Person escorted

(3) A person being escorted in a restricted area in accordance with paragraph (1)(b) shall remain with the escort while in the restricted area.

(3) Toute personne escortée dans une zone réglementée conformément à l'alinéa (1)b) demeure avec l'escorte tant qu'elle s'y trouve.

Personne escortée

Passenger exception

(4) A passenger may enter and remain in a restricted area identified by the operator as a passenger area if the passenger is in possession of a valid ticket.

(4) Les passagers peuvent, s'ils ont des billets valides, entrer et demeurer dans les zones réglementées qui sont indiquées par l'exploitant comme zones pour les passagers.

Exception — passagers

Restriction on access

**82.** No person shall provide another person with access to a restricted area or assistance in entering a restricted area unless the person accessing the restricted area is authorized to do so under section 81.

**82.** Il est interdit à toute personne de donner accès à une zone réglementée à une personne ou de l'aider à y entrer sauf si celle-ci y est autorisée en vertu de l'article 81.

Accès restreint

*Restricted Area Procedures*

*Procédure visant les zones réglementées*

Access rules

**83.** The security plan in respect of a domestic ferry and the security plan in respect of a domestic ferry facility shall contain security procedures for restricted areas, as appropriate to the operations of the ferry or the ferry facility, in order to

**83.** Le plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur et le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs comprennent, compte tenu de l'exploitation du traversier ou de l'installation, une procédure de sûreté visant les zones réglementées, pour :

Règles d'accès

- (a) identify persons authorized to have access to those areas;
- (b) determine the conditions under which a person being escorted in accordance with paragraph 81(1)(b) is authorized to have access to those areas;
- (c) define the extent of any restricted area;
- (d) establish the times when access restrictions apply; and
- (e) clearly mark restricted areas.

*MARSEC Level 1*

Domestic ferry **84.** (1) In the case of a domestic ferry, security procedures for restricted areas at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

- (a) locking or securing access points;
- (b) monitoring and using surveillance equipment;
- (c) using security guards or patrols; and
- (d) using automatic intrusion detection devices to alert ferry personnel to unauthorized access.

Domestic ferry facility (2) In the case of a domestic ferry facility, security procedures for restricted areas at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) limiting access to authorized personnel;
- (b) securing all access points not actively used and providing physical barriers to impede movement through the remaining access points;
- (c) controlling access to restricted areas;
- (d) checking the identification and authorization of persons and vehicles seeking access;
- (e) patrolling or monitoring the perimeter of restricted areas;
- (f) using security personnel, automatic intrusion detection devices, surveillance equipment or surveillance systems to detect any unauthorized access into or movement in restricted areas;
- (g) directing the parking, loading and unloading of vehicles in restricted areas;
- (h) controlling the movement and storage of cargo, if any, ships' stores, and bunkers; and
- (i) designating restricted areas for performing inspections of cargo, if any, and ships' stores that are awaiting loading.

- a) indiquer les personnes qui sont autorisées à y avoir accès;
- b) déterminer les conditions en vertu desquelles une personne escortée conformément à l'alinéa 81(1)b) est autorisée à y avoir accès;
- c) délimiter l'étendue de toute zone réglementée;
- d) établir les périodes visées par des restrictions d'accès;
- e) indiquer clairement les zones réglementées.

*Niveau MARSEC 1*

**84.** (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté visant les zones réglementées au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) le verrouillage ou la sécurisation des points d'accès;
- b) la surveillance et l'utilisation de matériel de surveillance;
- c) le recours à des gardes ou à des patrouilles de sûreté;
- d) l'utilisation de dispositifs automatiques de détection des intrusions pour alerter le personnel du traversier de l'accès non autorisé.

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté visant les zones réglementées au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) la restriction de l'accès au personnel autorisé;
- b) la sécurisation des points d'accès qui ne sont pas activement utilisés et la mise en place de barrières physiques pour restreindre le passage par les autres points d'accès;
- c) le contrôle de l'accès aux zones réglementées;
- d) la vérification des pièces d'identité et de l'autorisation des personnes et des véhicules qui demandent l'accès;
- e) la patrouille ou la surveillance du périmètre des zones réglementées;
- f) l'utilisation du personnel de sûreté, des dispositifs automatiques de détection des intrusions ou du matériel ou des systèmes de surveillance pour détecter tout accès non autorisé à des zones réglementées ou tout mouvement non autorisé dans celles-ci;
- g) la direction du stationnement, du chargement et du déchargement des véhicules dans les zones réglementées;
- h) la direction du mouvement et de l'entreposage des cargaisons, le cas échéant, des provisions de bord et du combustible de soute;
- i) la désignation de zones réglementées pour les inspections des cargaisons, le cas échéant, et des provisions de bord, en attente de chargement.

Traversier intérieur

Installation pour traversiers intérieurs



Temporary restricted area	(3) The security plan in respect of a domestic ferry facility shall include a requirement that, if a temporary restricted area is designated, a security sweep of it shall be conducted both before and after it is designated.	(3) Le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs comprend l'exigence selon laquelle, si une zone réglementée temporaire est désignée, un ratissage de sûreté de celle-ci doit être effectué avant et après la désignation de la zone.	Zone réglementée temporaire
<i>MARSEC Level 2</i>		<i>Niveau MARSEC 2</i>	
Domestic ferry	<p><b>85.</b> (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for restricted areas at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) increasing the frequency and intensity of monitoring and access control in restricted areas;</li> <li>(b) establishing restricted areas adjacent to access points;</li> <li>(c) continuously monitoring each area using surveillance equipment; and</li> <li>(d) the assignment of additional personnel to guard or patrol each area.</li> </ul>	<p><b>85.</b> (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant les zones réglementées au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) l'augmentation de la fréquence et du degré de surveillance des zones réglementées, ainsi que des contrôles de l'accès à ces zones;</li> <li>b) l'établissement de zones réglementées adjacentes aux points d'accès;</li> <li>c) la surveillance constante de chaque zone au moyen de matériel de surveillance;</li> <li>d) l'affectation de personnel supplémentaire pour garder chaque zone ou la patrouiller.</li> </ul>	Traversier intérieur
Domestic ferry facility	<p>(2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for restricted areas at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) increasing the frequency and intensity of monitoring and access control in restricted areas;</li> <li>(b) enhancing the effectiveness of the physical barriers surrounding restricted areas by the use of patrols or automatic intrusion detection devices;</li> <li>(c) reducing the number of access points for restricted areas and enhancing the controls applied at the remaining access points;</li> <li>(d) restricting the parking of vehicles adjacent to ferries;</li> <li>(e) reducing access to restricted areas, and movements and storage in those areas;</li> <li>(f) using surveillance equipment that records and monitors continuously;</li> <li>(g) increasing the number and frequency of security patrols, including the use of waterborne patrols; and</li> <li>(h) establishing areas adjacent to restricted areas and restricting access to those areas.</li> </ul>	<p>(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant les zones réglementées au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) l'augmentation de la fréquence et du degré de surveillance des zones réglementées, ainsi que des contrôles de l'accès à ces zones;</li> <li>b) l'amélioration de l'efficacité des barrières physiques entourant les zones réglementées, au moyen de patrouilles ou de dispositifs automatiques de détection des intrusions;</li> <li>c) la réduction du nombre de points d'accès aux zones réglementées et l'amélioration des contrôles appliqués aux autres points d'accès;</li> <li>d) la restriction du stationnement de véhicules adjacents aux traversiers;</li> <li>e) la réduction de l'accès aux zones réglementées et des mouvements et de l'entreposage dans ces zones;</li> <li>f) l'utilisation de matériel de surveillance qui assure une surveillance et un enregistrement permanents;</li> <li>g) l'augmentation du nombre et de la fréquence des patrouilles de sûreté, y compris l'utilisation de patrouilles sur l'eau;</li> <li>h) l'établissement de zones adjacentes aux zones réglementées et la restriction de l'accès à ces zones.</li> </ul>	Installation pour traversiers intérieurs
<i>MARSEC Level 3</i>		<i>Niveau MARSEC 3</i>	
Domestic ferry	<p><b>86.</b> (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for restricted areas at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including</p>	<p><b>86.</b> (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant les zones réglementées au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :</p>	Traversier intérieur

Domestic ferry facility	<p>(a) establishing of additional restricted areas on the ferry in proximity to the location of a security incident or the presumed location of a security threat; and</p> <p>(b) searching restricted areas as part of a security sweep of the ferry.</p> <p>(2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for restricted areas at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including</p> <p>(a) designating additional restricted areas;</p> <p>(b) prohibiting access to restricted areas; and</p> <p>(c) searching restricted areas as part of a security sweep of all or part of the ferry facility.</p>	<p>a) l'établissement de zones réglementées supplémentaires sur le traversier, à proximité du lieu d'un incident de sûreté ou du lieu présumé d'une menace contre la sûreté;</p> <p>b) la fouille des zones réglementées dans le cadre d'un ratissage de sûreté du traversier.</p> <p>(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant les zones réglementées au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :</p> <p>a) la désignation de zones réglementées supplémentaires;</p> <p>b) l'interdiction de l'accès aux zones réglementées;</p> <p>c) la fouille des zones réglementées dans le cadre d'un ratissage de sûreté d'une partie ou de l'ensemble de l'installation.</p>	Installation pour traversiers intérieurs
SECURITY PROCEDURES FOR HANDLING CARGO	PROCÉDURE DE SÛRETÉ VISANT LA MANUTENTION DES CARGAISONS		
<i>General</i>	<i>Généralités</i>		
Objectives	<p><b>87.</b> (1) If a domestic ferry or a domestic ferry facility handles cargo, security procedures in relation to cargo handling shall be established in their respective security plans for all MARSEC levels, as appropriate to their operations, in order to</p> <p>(a) deter and detect tampering;</p> <p>(b) prevent cargo that is not meant for carriage from being accepted and stored on the ferry or in the ferry facility;</p> <p>(c) identify cargo that is approved for loading onto the ferry;</p> <p>(d) control inventory at points of access to the ferry; and</p> <p>(e) inspect cargo for dangerous substances and devices, by one or more of the following means:</p> <p>(i) visual examination,</p> <p>(ii) physical examination,</p> <p>(iii) the use of detection devices such as scanners,</p> <p>(iv) the use of canines.</p>	<p><b>87.</b> (1) Dans le cas d'un traversier intérieur ou d'une installation pour traversiers intérieurs qui manutentionnent des cargaisons, une procédure de sûreté visant la manutention des cargaisons est établie, pour tous les niveaux MARSEC, dans leurs plans de sûreté respectifs, compte tenu de leur exploitation, pour :</p> <p>a) empêcher et détecter toute modification sans autorisation;</p> <p>b) prévenir l'acceptation et l'entreposage sur le traversier ou dans l'installation des cargaisons dont le transport n'est pas prévu;</p> <p>c) indiquer la cargaison dont le chargement à bord du traversier a été approuvé;</p> <p>d) contrôler les stocks aux points d'accès au traversier;</p> <p>e) inspecter la cargaison à l'aide d'au moins l'un des moyens ci-après pour détecter la présence de substances et d'engins dangereux :</p> <p>(i) l'examen visuel,</p> <p>(ii) l'examen matériel,</p> <p>(iii) les dispositifs de détection tels que les appareils à balayage,</p> <p>(iv) les chiens.</p>	Objectifs
Domestic ferry facility	<p>(2) In addition to the requirements in subsection (1), cargo handling procedures shall be established in the security plan in respect of a domestic ferry facility, as appropriate to its operations, in order to</p> <p>(a) identify cargo that is accepted for temporary storage in a restricted area while awaiting loading or pickup;</p> <p>(b) release cargo only to the carrier specified in the cargo documentation;</p> <p>(c) coordinate with shippers and other persons responsible for cargo;</p>	<p>(2) Outre les exigences du paragraphe (1), une procédure de sûreté visant la manutention des cargaisons est établie dans le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs, compte tenu de son exploitation, pour :</p> <p>a) indiquer la cargaison qui a été acceptée pour entreposage temporaire dans une zone réglementée en attente du chargement ou du ramassage;</p> <p>b) ne remettre la cargaison qu'au transporteur mentionné dans le document relatif à la cargaison;</p>	Installation pour traversiers intérieurs

(d) create, update and maintain a continuous inventory of certain dangerous cargoes, from their receipt to their delivery in the ferry facility, that sets out the locations in which they are stored; and

(e) check the documentation of cargo entering the ferry facility.

Arrangements with shippers

(3) The ferry security officer or the ferry facility security officer may, with the agreement of the operator and, if applicable, the port security officer, make arrangements with shippers or other persons responsible for cargo in relation to off-site inspection, sealing, scheduling, supporting documentation, and similar matters. The ferry security officer or the ferry facility security officer shall inform the operator and, if applicable, the port security officer, of any arrangement.

*MARSEC Level 1*

Domestic ferry facility

**88.** If a domestic ferry facility handles cargo, security procedures for the handling of cargo at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

(a) verifying that cargo, containers and cargo transport units entering the ferry facility match the invoice or other cargo documentation;

(b) inspecting cargo, containers, cargo transport units and cargo storage areas in the ferry facility before and during cargo handling operations to detect evidence of tampering; and

(c) examining seals and other methods used to detect evidence of tampering when cargo, containers, or cargo transport units enter the ferry facility or are stored there.

*MARSEC Level 2*

Domestic ferry facility

**89.** If a domestic ferry facility handles cargo, additional security procedures for the handling of cargo at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

(a) intensifying inspections to ensure that only documented cargo enters the ferry facility;

(b) increasing the frequency and detail of examinations of seals and other methods used to prevent tampering;

(c) segregating inbound cargo, outbound cargo and ships' stores;

(d) increasing the frequency and intensity of visual and physical inspections; and

c) assurer la coordination avec les expéditeurs et les autres personnes responsables de la cargaison;

d) créer, mettre à jour et tenir un inventaire tournant de certaines cargaisons dangereuses, de leur réception à leur livraison dans l'installation, lequel inventaire indique l'endroit de leur entreposage;

e) vérifier le document relatif à la cargaison qui entre à l'installation.

Arrangements avec les expéditeurs

(3) L'agent de sûreté d'un traversier ou d'une installation pour traversiers peut, avec l'accord de l'exploitant et, le cas échéant, de l'agent de sûreté du port, prendre avec les expéditeurs ou les autres responsables de la cargaison, des arrangements portant sur l'inspection hors site, l'apposition de scellés, l'ordonnancement, la documentation à l'appui et les autres questions similaires. L'agent de sûreté du traversier ou de l'installation pour traversiers fait part de tout arrangement à l'exploitant et, le cas échéant, à l'agent de sûreté du port.

*Niveau MARSEC 1*

Installation pour traversiers intérieurs

**88.** Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs qui manutentionne des cargaisons, une procédure de sûreté visant la manutention des cargaisons au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

a) la vérification de la cargaison, des conteneurs et des unités de transport de cargaison qui entrent dans l'installation pour qu'ils correspondent à la facture ou à un autre document relatif à la cargaison;

b) l'inspection de la cargaison, des conteneurs, des unités de transport de cargaison, et des zones d'entreposage de la cargaison dans l'installation avant et pendant les opérations de manutention de la cargaison pour détecter toute preuve de modification sans autorisation;

c) l'examen des scellés et des autres méthodes utilisées pour détecter toute preuve de modification sans autorisation au moment où la cargaison, les conteneurs ou les unités de transport de cargaison entrent dans l'installation ou y sont entreposés.

*Niveau MARSEC 2*

Installation pour traversiers intérieurs

**89.** Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs qui manutentionne des cargaisons, une procédure de sûreté supplémentaire visant la manutention des cargaisons au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

a) des inspections plus détaillées pour que seule la cargaison accompagnée d'un document entre dans l'installation;

b) des examens plus fréquents et plus détaillés des scellés et des autres méthodes utilisées pour prévenir toute modification sans autorisation;

c) la séparation de la cargaison à l'arrivée, de la cargaison au départ et des provisions de bord;

(e) limiting the number of locations where certain dangerous cargoes, if any, are stored.

d) des inspections visuelles et manuelles plus fréquentes et plus poussées;

e) la limitation du nombre de lieux d'entreposage de certaines cargaisons dangereuses, le cas échéant.

*MARSEC Level 3*

*Niveau MARSEC 3*

Domestic ferry facility

**90.** If a domestic ferry facility handles cargo, additional security procedures for the handling of cargo at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) confirming the inventory and location of certain dangerous cargoes in the ferry facility;
- (b) suspending cargo movements or cargo operations in all or part of the ferry facility; and
- (c) cooperating with emergency response providers, vessels or marine facilities.

**90.** Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs qui manutentionne des cargaisons, une procédure de sûreté supplémentaire visant la manutention des cargaisons au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) la confirmation des stocks et de l'emplacement de certaines cargaisons dangereuses présentes dans l'installation;
- b) la suspension des mouvements de la cargaison ou des opérations liées à celle-ci dans l'ensemble ou une partie de l'installation;
- c) la collaboration avec des fournisseurs de services d'intervention d'urgence, des bâtiments ou des installations maritimes.

Installation pour traversiers intérieurs

**SECURITY PROCEDURES FOR DELIVERY OF SHIPS' STORES AND BUNKERS**

**PROCÉDURE DE SÛRETÉ VISANT LA LIVRAISON DES PROVISIONS DE BORD ET DU COMBUSTIBLE DE SOUTE**

*General*

*Généralités*

Objectives

**91.** (1) Security procedures for the delivery of ships' stores and bunkers shall be established in the security plan in respect of a domestic ferry and the security plan in respect of a domestic ferry facility for all MARSEC levels, as appropriate to the operations of the ferry or the ferry facility, in order to

- (a) inspect ships' stores for package integrity;
- (b) prevent ships' stores from being accepted without inspection;
- (c) prevent tampering; and
- (d) prevent ships' stores and bunkers from being accepted without being ordered.

**91.** (1) Une procédure de sûreté visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute est établie, pour tous les niveaux MARSEC, dans le plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur et dans le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs, compte tenu de l'exploitation du traversier ou de l'installation, pour :

- a) inspecter l'intégrité des emballages des provisions de bord;
- b) prévenir l'acceptation sans inspection des provisions de bord;
- c) prévenir toute modification sans autorisation;
- d) prévenir l'acceptation des provisions de bord et du combustible de soute sans avoir été commandés.

Objectifs

Standing procedures

(2) If a domestic ferry routinely interfaces with the same domestic ferry facility, the security plan in respect of the ferry may establish standing procedures involving the ferry, its suppliers, and the ferry facility regarding the notification and timing of deliveries, and their documentation.

(2) Dans le cas d'un traversier intérieur qui a régulièrement des interfaces avec une installation pour traversiers intérieurs, le plan de sûreté à l'égard du traversier peut établir une procédure permanente visant le traversier, ses fournisseurs et l'installation portant sur la notification et le calendrier des livraisons et leur documentation.

Procédure permanente

*MARSEC Level 1*

*Niveau MARSEC 1*

Domestic ferry

**92.** (1) In the case of a domestic ferry, security procedures for the delivery of ships' stores and bunkers at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

- (a) conducting a random inspection of ships' stores before they are accepted;

**92.** (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) l'inspection au hasard des provisions de bord avant qu'elles soient acceptées;

Traversier intérieur

- (b) verifying that ships' stores and bunkers match the order before being brought on board or being bunkered; and
- (c) immediately securing ships' stores following delivery.

- b) la vérification de la concordance des provisions de bord et du combustible de soute avec la commande avant que les provisions de bord soient chargées à bord ou que le combustible de soute soit mis en soute;
- c) la garde immédiate en lieu sûr des provisions de bord après leur livraison.

Domestic ferry facility

(2) In the case of a domestic ferry facility, security procedures for the delivery of ships' stores and bunkers at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) coordinating with ferry operators that are inspecting ships' stores;
- (b) requiring advance notification of the delivery of ships' stores or bunkers, including a list of the stores or bunkers, driver information and the licence plate number of the delivery vehicle;
- (c) conducting random inspections of delivery vehicles; and
- (d) controlling the movement of delivery vehicles in the ferry facility.

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) la coordination avec les exploitants de traversiers qui inspectent les provisions de bord;
- b) le fait d'exiger un préavis de la livraison des provisions de bord ou du combustible de soute, y compris une liste de ceux-ci, les coordonnées du conducteur et le numéro d'immatriculation du véhicule de livraison;
- c) l'inspection au hasard des véhicules de livraison;
- d) la gestion du déplacement des véhicules de livraison dans l'installation.

Installation pour traversiers intérieurs

*MARSEC Level 2*

*Niveau MARSEC 2*

Domestic ferry

**93.** (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for the delivery of ships' stores and bunkers at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

- (a) intensifying the inspection of ships' stores; and
- (b) inspecting ships' stores before they are received on board.

**93.** (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) l'inspection plus détaillée des provisions de bord;
- b) l'inspection des provisions de bord avant leur réception à bord.

Traversier intérieur

Domestic ferry facility

(2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for the delivery of ships' stores and bunkers at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) coordinating with ferry operators that are inspecting ships' stores more intensively;
- (b) verifying that ships' stores and bunkers match the invoice or other documentation before they enter the ferry facility;
- (c) escorting delivery vehicles in the ferry facility; and
- (d) restricting or prohibiting the entry of ships' stores and bunkers that will not leave the ferry facility within the period set out in the invoice or other documentation.

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) la coordination avec les exploitants de traversiers qui inspectent de manière plus poussée les provisions de bord;
- b) la vérification de la concordance des provisions de bord et du combustible de soute avec la facture ou un autre document avant qu'ils entrent à l'installation;
- c) l'escorte des véhicules de livraison dans l'installation;
- d) la restriction ou l'interdiction visant l'entrée des provisions de bord et du combustible de soute qui ne quitteront pas l'installation dans le délai précisé dans la facture ou un autre document.

Installation pour traversiers intérieurs

*MARSEC Level 3*

*Niveau MARSEC 3*

Domestic ferry **94.** (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for the delivery of ships' stores and bunkers at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

- (a) conducting more intensive inspections of ships' stores; and
- (b) restricting or suspending the handling of ships' stores and bunkers or refusing to accept them on board.

**94.** (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) des inspections plus détaillées des provisions de bord;
- b) la restriction ou la suspension visant la manutention des provisions de bord et du combustible de soute ou le refus de les accepter à bord.

Traversier intérieur

Domestic ferry facility (2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for the delivery of ships' stores and bunkers at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) restricting or suspending the delivery of ships' stores and bunkers; and
- (b) refusing to accept ships' stores and bunkers at the ferry facility.

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) la restriction ou la suspension visant la livraison des provisions de bord et du combustible de soute;
- b) le refus d'accepter des provisions de bord et du combustible de soute à l'installation.

Installation pour traversiers intérieurs

SECURITY PROCEDURES FOR MONITORING

PROCÉDURE DE SÛRETÉ VISANT LA SURVEILLANCE

*General*

*Généralités*

Objective **95.** (1) Security procedures shall be established for all MARSEC levels in the security plan in respect of a domestic ferry and the security plan in respect of a domestic ferry facility, as appropriate to their operations, to continuously monitor the ferry or the ferry facility, the area surrounding it, all restricted areas and all interfaces, through a combination of lighting, watchkeepers, security guards, deck watches, automatic intrusion detection devices, surveillance equipment and waterborne patrols.

**95.** (1) Une procédure de sûreté est établie, pour tous les niveaux MARSEC, dans le plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur et dans le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs, compte tenu de l'exploitation du traversier et de l'installation, pour assurer la surveillance constante du traversier ou de l'installation, de la zone les entourant, des zones réglementées et des interfaces, au moyen d'une combinaison de dispositifs d'éclairage, de personnel de quart, de gardes de sûreté, des services de quart à la passerelle, de dispositifs de détection automatique des intrusions, de matériel de surveillance et de patrouilles sur l'eau.

Objectif

Lighting (2) The following shall be considered when establishing the appropriate level and location of lighting:

- (a) domestic ferry and domestic ferry facility personnel shall be able to detect activities on and around the ferry and the ferry facility, on both the shoreside and the waterside;
- (b) the lighting shall facilitate the identification of persons at access points;
- (c) the lighting may be provided through co-ordination between the ferry and the ferry facility and, if applicable, the port administration; and
- (d) in the case of a ferry, when lighting is necessary for a ferry that is under way, the lighting shall be the maximum available that is consistent with safe navigation, taking into account the *International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972*.

(2) Il doit être tenu compte des facteurs suivants dans l'établissement du niveau et de l'emplacement appropriés de l'éclairage :

- a) le personnel du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs doit être en mesure de détecter des activités sur le traversier ou dans l'installation, et autour de ceux-ci, tant du côté terre que du côté mer;
- b) l'éclairage doit faciliter l'identification des personnes aux points d'accès;
- c) l'éclairage peut être assuré par la coordination entre le traversier et l'installation et, le cas échéant, l'organisme portuaire;
- d) dans le cas d'un traversier, lorsque l'éclairage est nécessaire pour un traversier qui fait route, l'éclairage doit être l'éclairage maximal disponible qui est compatible avec la sécurité de la navigation, compte tenu du *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer*.

Éclairage

Coordination of procedures	(3) Security procedures for monitoring may be coordinated between a domestic ferry and a domestic ferry facility and, if applicable, a port administration.	(3) La procédure de sûreté visant la surveillance peut être coordonnée entre un traversier intérieur et une installation pour traversiers intérieurs et, le cas échéant, un organisme portuaire.	Coordination des procédures
<i>MARSEC Level 1</i>		<i>Niveau MARSEC 1</i>	
Domestic ferry	<b>96.</b> (1) In the case of a domestic ferry, security procedures for monitoring at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including (a) conducting emergency searches of the ferry; (b) identifying and fixing any system failure and any malfunction of monitoring equipment; (c) continually monitoring any automatic intrusion detection device; and (d) lighting the deck and the ferry access points sufficiently during the period between sunset and sunrise and during periods of limited visibility to allow the visual identification of persons seeking to board the ferry.	<b>96.</b> (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté visant la surveillance au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend : a) le tenue de fouilles d'urgence du traversier; b) l'identification et la correction des défaillances des systèmes et des pannes du matériel de surveillance; c) la surveillance constante des dispositifs automatiques de détection des intrusions; d) l'éclairage suffisant du pont et des points d'accès au traversier entre le coucher et le lever du soleil et pendant les périodes de faible visibilité pour permettre l'identification visuelle des personnes désirant y monter.	Traversier intérieur
Domestic ferry facility	(2) In the case of a domestic ferry facility, security procedures for monitoring at MARSEC level 1 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility in accordance with the requirements in section 95.	(2) Dans la cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté visant la surveillance au niveau MARSEC 1 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation conformément aux exigences de l'article 95.	Installation pour traversiers intérieurs
<i>MARSEC Level 2</i>		<i>Niveau MARSEC 2</i>	
Domestic ferry	<b>97.</b> (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for monitoring at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including (a) increasing the frequency and detail of security patrols; (b) increasing the coverage and intensity of lighting; (c) using, or increasing the use of, security and surveillance equipment; (d) assigning additional personnel as security lookouts; and (e) coordinating monitoring by means of foot, vehicle or waterborne patrols, if they are provided by a ferry facility or a port administration.	<b>97.</b> (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant la surveillance au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend : a) l'augmentation de la fréquence et du degré de détail des patrouilles de sûreté; b) l'augmentation du périmètre de rayonnement et de l'intensité de l'éclairage; c) l'utilisation, ou l'augmentation de l'utilisation, du matériel de sûreté et de surveillance; d) l'affectation de personnel supplémentaire à la vigie de sûreté; e) la coordination de la surveillance au moyen de patrouilles à pied, motorisées ou sur l'eau, si elles sont fournies par une installation pour traversiers ou un organisme portuaire.	Traversier intérieur
Domestic ferry facility	(2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for monitoring at MARSEC level 2 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including (a) increasing the coverage and intensity of lighting and surveillance equipment, including through the provision of additional lighting and surveillance; (b) increasing the frequency of foot, vehicle or waterborne patrols; and (c) assigning additional security personnel to monitoring and patrols.	(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant la surveillance au niveau MARSEC 2 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend : a) l'augmentation du périmètre de rayonnement et de l'intensité de l'éclairage et du matériel de surveillance, notamment par un éclairage et une surveillance accrues; b) l'augmentation de la fréquence des patrouilles à pied, motorisées ou sur l'eau; c) l'affectation de personnel de sûreté supplémentaire pour la surveillance et les patrouilles.	Installation pour traversiers intérieurs

*MARSEC Level 3*

*Niveau MARSEC 3*

Domestic ferry **98.** (1) In the case of a domestic ferry, additional security procedures for monitoring at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry, as appropriate to its operations, including

- (a) cooperating with emergency response providers, marine facilities and port administrations;
- (b) turning on all the lights on the ferry and in its vicinity;
- (c) utilizing all surveillance equipment capable of recording activities on the ferry or in its vicinity;
- (d) maximizing the recording time of the surveillance equipment;
- (e) conducting an underwater inspection of the hull; and
- (f) taking measures to deter underwater access to the hull, including slow revolutions of the ferry's propellers.

Domestic ferry facility (2) In the case of a domestic ferry facility, additional security procedures for monitoring at MARSEC level 3 shall be established in the security plan in respect of the ferry facility, as appropriate to its operations, including

- (a) turning on all the lights at the ferry facility and in its vicinity;
- (b) activating all surveillance equipment capable of recording;
- (c) maximizing the recording time of the surveillance equipment; and
- (d) conducting underwater inspection of the wharves, docks or other similar works.

SECURITY PROCEDURES FOR SECURITY THREATS, SECURITY BREACHES AND SECURITY INCIDENTS

Objectives **99.** Security procedures for responding to security threats, security breaches or security incidents on a domestic ferry and at a domestic ferry facility shall be established in their respective security plans for all MARSEC levels, as appropriate to the operations of the ferry or the ferry facility, in order to

- (a) maintain critical ferry, ferry facility and interface operations by
  - (i) prohibiting entry into the affected area,
  - (ii) denying access to the ferry or the ferry facility, except to persons responding to the security threat, security breach or security incident,
  - (iii) implementing the appropriate MARSEC level security procedures throughout the ferry or the ferry facility,
  - (iv) stopping cargo-handling operations, if any, and

**98.** (1) Dans le cas d'un traversier intérieur, une procédure de sûreté supplémentaire visant la surveillance au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard du traversier, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) la collaboration avec les fournisseurs de services d'intervention d'urgence, les installations maritimes et les organismes portuaires;
- b) l'allumage de l'ensemble de l'éclairage du traversier et de la zone autour de celui-ci;
- c) l'utilisation de tout le matériel de surveillance pouvant enregistrer les activités sur le traversier ou à proximité de celui-ci;
- d) la prolongation au maximum de la durée d'enregistrement du matériel de surveillance;
- e) l'inspection sous-marine de la coque;
- f) la prise de mesures pour empêcher l'accès sous-marin à la coque, y compris le fait de faire tourner lentement les hélices du traversier.

(2) Dans le cas d'une installation pour traversiers intérieurs, une procédure de sûreté supplémentaire visant la surveillance au niveau MARSEC 3 est établie dans le plan de sûreté à l'égard de l'installation, compte tenu de son exploitation, et comprend :

- a) l'allumage de l'ensemble de l'éclairage de l'installation et de la zone autour de celle-ci;
- b) l'allumage de tout le matériel de surveillance capable d'enregistrer;
- c) la prolongation au maximum de la durée d'enregistrement du matériel de surveillance;
- d) l'inspection sous-marine des jetées, des quais et d'autres ouvrages similaires.

PROCÉDURE DE SÛRETÉ VISANT LES MENACES CONTRE LA SÛRETÉ, LES INFRACTIONS À LA SÛRETÉ ET LES INCIDENTS DE SÛRETÉ

**99.** Une procédure de sûreté visant les menaces contre la sûreté, les infractions à la sûreté et les incidents de sûreté sur un traversier intérieur et à une installation pour traversiers intérieurs est établie, pour tous les niveaux MARSEC, dans leurs plans de sûreté respectifs, compte tenu de l'exploitation du traversier ou de l'installation, pour :

- a) maintenir les opérations essentielles du traversier, de l'installation et de l'interface :
  - (i) en interdisant l'entrée dans la zone touchée,
  - (ii) en refusant l'accès au traversier ou à l'installation, sauf aux personnes qui répondent à la menace contre la sûreté, à l'infraction à la sûreté ou à l'incident de sûreté,
  - (iii) en mettant en œuvre la procédure de sûreté appropriée au niveau MARSEC sur tout le traversier ou dans toute l'installation,
  - (iv) en cessant les opérations de manutention de la cargaison, le cas échéant,

Traversier intérieur

Installation pour traversiers intérieurs

Objectifs



- (v) notifying shoreside authorities, or other ferries, vessels or marine facilities of the security threat, security breach or security incident;
- (b) evacuate the ferry or the ferry facility in case of security threats, security breaches or security incidents;
- (c) report to the Minister, without undue delay, any security threats, security breaches or security incidents;
- (d) brief ferry or ferry facility personnel on potential security threats and the need for vigilance and their assistance in reporting suspicious persons, objects or activities; and
- (e) suspend non-critical operations in order to focus response on critical operations.

- (v) en avisant les autorités terrestres ou d'autres traversiers, bâtiments ou installations maritimes de la menace contre la sûreté, de l'infraction à la sûreté ou de l'incident de sûreté;
- b) faire évacuer le traversier ou l'installation en cas de menaces contre la sûreté, d'infractions à la sûreté ou d'incidents de sûreté;
- c) signaler, sans retard injustifié, au ministre toute menace contre la sûreté ou infraction à la sûreté ou tout incident de sûreté;
- d) informer le personnel du traversier ou de l'installation des menaces contre la sûreté potentielles et de la nécessité d'être vigilant et d'apporter son aide pour signaler les personnes, les activités ou les objets qui sont suspects;
- e) suspendre les opérations qui ne sont pas essentielles pour concentrer les interventions sur les opérations essentielles.

SECURITY DRILLS AND SECURITY EXERCISES

EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS DE SÛRETÉ

*General*

*Généralités*

Objectives

**100.** Security drills and security exercises shall test the proficiency of domestic ferry personnel and domestic ferry facility personnel in carrying out their assigned security responsibilities at all MARSEC levels and the effective implementation of the respective security plans of the ferry or the ferry facility, and shall enable the ferry security officer or the ferry facility security officer to identify any related security deficiencies that need to be rectified.

**100.** Les exercices et les entraînements de sûreté mettent à l'essai la compétence du personnel des traversiers intérieurs et des installations pour traversiers intérieurs pour s'acquitter des responsabilités qui lui sont confiées en matière de sûreté à tous les niveaux MARSEC et la mise en œuvre efficace de leurs plans de sûreté respectifs, et permettent à l'agent de sûreté du traversier ou à l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers de repérer toute lacune en matière de sûreté connexe à corriger.

Objectifs

*Security Drills*

*Exercices de sûreté*

Frequency of drills

**101.** (1) The operator of a domestic ferry or a domestic ferry facility shall ensure that a security drill is conducted at least once every three months except when the ferry or the ferry facility is out of service, in which case a drill shall be conducted within one week after the ferry or the ferry facility is back in service.

**101.** (1) L'exploitant d'un traversier intérieur ou d'une installation pour traversiers intérieurs veille à ce qu'un exercice de sûreté soit effectué au moins une fois tous les trois mois, sauf lorsque le traversier ou l'installation n'est pas en service. Dans un tel cas, l'exercice est effectué dans la semaine qui suit la remise en service du traversier ou de l'installation.

Fréquence des exercices

Separate or coordinated drills

(2) Domestic ferries and domestic ferry facilities may hold separate or coordinated drills.

(2) Les exercices de sûreté des traversiers intérieurs et ceux des installations pour traversiers intérieurs peuvent être tenus conjointement ou non.

Exercices conjoints ou séparés

Concurrent drills

(3) A security drill may be conducted with another drill, if appropriate.

(3) Un exercice de sûreté peut être jumelé à un autre exercice, s'il y a lieu.

Exercices jumelés

Security plan elements tested

(4) Security drills shall test individual elements of the security plan in respect of a domestic ferry or a domestic ferry facility including responses to security threats, security breaches and security incidents, and shall take into account, in respect of the ferry or the ferry facility, the types of operations, personnel changes and other relevant circumstances.

(4) Les exercices de sûreté mettent à l'essai chaque élément du plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur ou d'une installation pour traversiers intérieurs, y compris les interventions à la suite de menaces contre la sûreté, d'infractions à la sûreté et d'incidents de sûreté, et tiennent compte, à l'égard du traversier ou de l'installation, des types d'activités, des changements de personnel et d'autres circonstances pertinentes.

Éléments du plan de sûreté mis à l'essai

Equivalency

(5) A documented response to a security incident is considered equivalent to a security drill.

(5) Une intervention d'urgence documentée à la suite d'un incident de sûreté équivaut à un exercice de sûreté.

Équivalence

*Security Exercises*

*Entraînements de sûreté*

Frequency of exercises	<b>102.</b> (1) Security exercises shall be conducted at least once every calendar year, with not more than 18 months between them.	<b>102.</b> (1) Les entraînements de sûreté sont effectués au moins une fois par année civile, l'intervalle entre deux entraînements consécutifs ne dépassant pas dix-huit mois.	Fréquence des entraînements
Types of exercises	(2) Security exercises may be (a) full-scale; (b) a tabletop simulation or seminar; or (c) combined with other appropriate exercises.	(2) Les entraînements de sûreté peuvent : a) être effectués en vraie grandeur; b) consister en un exercice sur table ou un séminaire; c) être combinés avec d'autres entraînements appropriés.	Nature des entraînements
Objectives of exercises	(3) Security exercises (a) shall test the relevant security plan, and shall include the substantial and active participation of all personnel having security responsibilities; (b) may include, depending on the scope and the nature of the exercises, the participation of government authorities or personnel from other vessels, marine facilities or port administrations having security responsibilities; (c) may involve only a domestic ferry or a domestic ferry facility, or may be part of a cooperative program to test the security plan of another vessel, marine facility or port; and (d) shall test, at a minimum, elements of coordination, resource availability and response, and the communication and notification procedures.	(3) Les entraînements de sûreté : a) mettent à l'essai le plan de sûreté pertinent et comprennent la participation importante et active de tout le personnel qui a des responsabilités en matière de sûreté; b) peuvent comprendre, selon la portée et la nature des entraînements, la participation d'autorités gouvernementales ou du personnel d'autres bâtiments, installations maritimes ou organismes portuaires qui ont des responsabilités en matière de sûreté; c) peuvent ne viser qu'un traversier intérieur ou qu'une installation pour traversiers intérieurs ou peuvent faire partie d'un programme coopératif visant à mettre à l'essai le plan de sûreté d'un autre bâtiment, installation maritime ou organisme portuaire; d) mettent à l'essai, à tout le moins, les éléments de coordination, de disponibilité des ressources et d'intervention, ainsi que la procédure de communication et de notification.	Objectifs des entraînements
Implementation of higher MARSEC level	(4) If a domestic ferry or a domestic ferry facility is involved in the implementation of MARSEC level 2 or MARSEC level 3 following a security incident, the implementation of the MARSEC level is equivalent to a security exercise.	(4) Lorsqu'un traversier intérieur ou une installation pour traversiers intérieurs est visé par la mise en œuvre du niveau MARSEC 2 ou du niveau MARSEC 3 à la suite d'un incident de sûreté, cette mise en œuvre équivaut à un entraînement de sûreté.	Mise en œuvre d'un niveau MARSEC supérieur

**RECORD-KEEPING**

**TENUE DES DOSSIERS**

Contents of records	<b>103.</b> (1) A ferry security officer and a ferry facility security officer shall each keep the following records in relation to their respective responsibilities: (a) details of security training, including the date, duration and description, and the names of the participants; (b) details of security drills and security exercises, including the date and description, the names of the participants and any best practices or lessons learned that might improve the security plan; (c) details of security threats, security breaches and security incidents, including the date, time, location and description, the response, and the person to whom they were reported; (d) records of changes in the MARSEC level, including the date, the time that notification was	<b>103.</b> (1) L'agent de sûreté du traversier et l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers tiennent chacun, en ce qui concerne leurs responsabilités respectives, des dossiers comportant les éléments suivants : a) les détails de la formation en matière de sûreté, y compris la date, la durée et la description, et le nom des participants; b) les détails des exercices et des entraînements de sûreté, y compris la date et la description, le nom des participants et, le cas échéant, les meilleures pratiques ou leçons apprises qui pourraient améliorer le plan de sûreté; c) les détails des menaces contre la sûreté, des infractions à la sûreté et des incidents de sûreté, y compris la date, l'heure, l'emplacement et la description, l'intervention et l'identité de la personne à qui ils ont été signalés;	Contenu des dossiers
---------------------	---	---	----------------------

- received, and the time of compliance with the requirements of the new level;
- (e) records of the maintenance, calibration and testing of equipment used for security, including the date and time of the activity and the equipment involved;
- (f) for each annual audit of the security plan, a letter certifying the date on which the audit was completed;
- (g) a copy of the security assessment in respect of the domestic ferry or the domestic ferry facility and details of each periodic review of the assessment, including the date on which it was conducted and its findings;
- (h) a copy of the approved security plan in respect of the ferry or the ferry facility and details of each periodic review of the plan, including the date on which it was conducted, its findings and any recommended amendments to the plan;
- (i) the security documentation issued in respect of the ferry or the ferry facility;
- (j) details of each amendment to the approved security plan in respect of the ferry or the ferry facility, including the date of the approval and implementation of the amendment;
- (k) a list, by name or by position, of the personnel of the ferry or the ferry facility having security responsibilities; and
- (l) records of inspections, including the dates on which they were conducted.

- d) les changements du niveau MARSEC, y compris la date, l'heure de la réception de la notification et l'heure à laquelle il y a conformité avec les exigences du nouveau niveau;
- e) les dossiers d'entretien, d'étalonnage et de mise à l'essai du matériel utilisé à des fins de sûreté, y compris la date et l'heure de l'activité et le matériel visé;
- f) pour chaque vérification annuelle du plan de sûreté, une lettre qui atteste la date à laquelle la vérification a été terminée;
- g) un exemplaire de l'évaluation de la sûreté à l'égard du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs et les détails de chaque examen périodique de l'évaluation, y compris la date de l'examen et les constatations;
- h) un exemplaire du plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier ou de l'installation et les détails de chaque examen périodique du plan, y compris la date de l'examen, les constatations et toute modification recommandée du plan;
- i) les documents de sûreté délivrés à l'égard du traversier ou de l'installation;
- j) les détails de chaque modification du plan de sûreté approuvé à l'égard du traversier ou de l'installation, y compris la date d'approbation et de mise en œuvre de la modification;
- k) une liste, en fonction des noms ou des postes, du personnel du traversier ou de l'installation qui a des responsabilités en matière de sûreté;
- l) les dossiers des inspections, y compris les dates auxquelles elles sont effectuées.

Records management

- (2) Subject to subsection (3), a ferry security officer and a ferry facility security officer shall ensure that the records set out in subsection (1) in relation to their respective responsibilities are
- (a) kept for at least two years after the date on which they are made;
  - (b) made available to the Minister upon request;
  - (c) protected from unauthorized access or disclosure; and
  - (d) protected from deletion, destruction and revision.

- (2) Sous réserve du paragraphe (3), l'agent de sûreté du traversier et l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers veillent à ce que les dossiers mentionnés au paragraphe (1), en ce qui concerne leurs responsabilités respectives, soient :
- a) conservés au moins deux ans après la date à laquelle ils sont établis;
  - b) mis à la disposition du ministre sur demande de celui-ci;
  - c) protégés contre tout accès ou toute divulgation non autorisés;
  - d) protégés contre toute suppression, destruction et révision.

Gestion des dossiers

Period for keeping security plans

- (3) The ferry security officer and the ferry facility security officer shall ensure that copies of the security assessment and the approved security plan in respect of the domestic ferry or the domestic ferry facility are kept for at least two years after the date of expiry of the plan.

- (3) L'agent de sûreté du traversier et l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers veillent à ce que des exemplaires des évaluations de sûreté et des plans de sûreté approuvés à l'égard du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs soient conservés au moins deux ans après la date d'expiration du plan.

Conservation des plans de sûreté

Disclosure prohibited

- (4) No person shall disclose security information contained in the records referred to in subsection (1), in the security assessments or in the security plans unless the disclosure is for the purpose of complying with these Regulations.

- (4) Il est interdit de communiquer les renseignements de sûreté figurant dans les dossiers visés au paragraphe (1), les évaluations de sûreté ou les plans de sûreté, sauf si la communication est faite dans le but de se conformer au présent règlement.

Interdiction de communiquer

COORDINATION AND IMPLEMENTATION OF  
PROCEDURES AT EACH MARSEC LEVEL

COORDINATION ET MISE EN ŒUVRE DE LA  
PROCÉDURE À CHAQUE NIVEAU MARSEC

Obligation  
before an  
interface

**104.** (1) Before an interface occurs between a domestic ferry and a domestic ferry facility, the operator of the ferry and the operator of the ferry facility shall each ensure that the ferry or the ferry facility is operated in compliance with the MARSEC level in effect.

**104.** (1) Avant une interface entre un traversier intérieur et une installation pour traversiers intérieurs, l'exploitant du traversier et celui de l'installation veillent chacun à ce que le traversier et l'installation soient exploités conformément au niveau MARSEC en vigueur.

Obligation  
avant une  
interface

Obligations of  
master of  
domestic ferry

(2) When notified of an increase in the MARSEC level at a domestic ferry facility with which a domestic ferry is about to interface, the master of the ferry shall

(2) S'il est avisé que le niveau MARSEC est rehaussé à l'installation pour traversiers intérieurs avec laquelle un traversier intérieur est sur le point d'avoir une interface, le capitaine du traversier :

Obligations du  
capitaine du  
traversier  
intérieur

- (a) ensure that the ferry complies with the higher MARSEC level without undue delay;
- (b) report any implementation difficulties to the Minister as soon as possible; and
- (c) brief all ferry personnel on identified security threats, emphasizing reporting procedures and stressing the need for increased vigilance.

- a) veille à ce que le traversier se conforme sans retard injustifié au niveau MARSEC rehaussé;
- b) avise le plus tôt possible le ministre de toute difficulté de mise en œuvre;
- c) met au courant le personnel du traversier des menaces contre la sûreté signalées, en mettant l'accent sur la procédure de signalement et en soulignant la nécessité d'accroître la vigilance.

Obligations of  
domestic ferry  
facility  
operator

(3) When notified of an increase in the MARSEC level on a domestic ferry with which a domestic ferry facility is about to interface, the operator of the ferry facility shall

(3) S'il est avisé que le niveau MARSEC est rehaussé sur un traversier intérieur avec lequel son installation pour traversiers intérieurs est sur le point d'avoir une interface, l'exploitant de celle-ci :

Obligations de  
l'exploitant de  
l'installation  
pour traversiers  
intérieurs

- (a) ensure that the ferry facility complies with the higher MARSEC level without undue delay;
- (b) report any implementation difficulties to the Minister as soon as possible; and
- (c) brief all ferry facility personnel on identified security threats, emphasizing reporting procedures and stressing the need for increased vigilance.

- a) veille à ce que l'installation se conforme sans retard injustifié au niveau MARSEC rehaussé;
- b) avise le plus tôt possible le ministre de toute difficulté de mise en œuvre;
- c) met au courant le personnel de l'installation des menaces contre la sûreté signalées, en mettant l'accent sur la procédure de signalement et en soulignant la nécessité d'accroître la vigilance.

Coordination  
with port  
administration

(4) If the domestic ferry facility referred to in subsection (3) is within a port, the operator of the domestic ferry and the operator of the ferry facility shall also coordinate with the port administration.

(4) Dans le cas où l'installation pour traversiers intérieurs visée au paragraphe (3) est située dans un port, l'exploitant du traversier intérieur et celui de l'installation assurent également la coordination avec l'organisme portuaire.

Coordination  
avec organisme  
portuaire

[105 reserved]

[105 réservé]

AUDIT OF SECURITY PLAN

VÉRIFICATION DES PLANS DE SÛRETÉ

*Domestic Ferry*

*Traversiers intérieurs*

Purpose of  
audit

**106.** (1) The operator of a domestic ferry shall ensure that an audit of the security plan in respect of the ferry is conducted to determine whether the security plan meets the requirements of these Regulations.

**106.** (1) L'exploitant d'un traversier intérieur veille à ce qu'une vérification du plan de sûreté à l'égard du traversier soit effectuée pour en établir la conformité aux exigences du présent règlement.

Objectif de la  
vérification

Frequency of  
audit

(2) The operator of a domestic ferry shall ensure that an audit of the security plan in respect of the ferry is conducted every 12 months, and that a new audit is initiated within 30 days after the occurrence of any of the following:

(2) L'exploitant d'un traversier intérieur veille à ce qu'une vérification du plan de sûreté à l'égard du traversier soit effectuée à tous les douze mois et à ce qu'une nouvelle vérification soit entreprise dans les trente jours qui suivent l'un des événements suivants :

Fréquence de la  
vérification

- (a) the ferry has a new operator;
- (b) modifications have been made to the physical structure of the ferry;
- (c) modifications have been made to the ferry's emergency response procedures, security procedures or operations.

- a) le traversier a un nouvel exploitant;
- b) la structure physique du traversier a été modifiée;
- c) la procédure d'intervention d'urgence, de sûreté ou d'exploitation du traversier a été modifiée.

Partial audit	(3) An audit of the security plan in respect of a domestic ferry conducted as a result of modifications to the physical structure of the ferry may be limited to the provisions of the security plan that are affected by the modifications.	(3) La vérification du plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur effectuée par suite de modifications de la structure physique du traversier peut être limitée aux dispositions du plan touchées par les modifications.	Vérification partielle
Certification	(4) If, as a result of an audit, it is determined that the security plan in respect of a domestic ferry meets the requirements of these Regulations, the ferry security officer shall attach to the security plan a letter certifying that the plan meets those requirements.	(4) Si, par suite d'une vérification, il est établi que le plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur est conforme aux exigences du présent règlement, l'agent de sûreté du traversier joint à ce plan une lettre qui atteste la conformité du plan à ces exigences.	Attestation
Amendment required	(5) If, as a result of an audit, it is determined that the security plan in respect of a domestic ferry does not meet the requirements of these Regulations, the ferry security officer shall submit a security plan amendment to the operator of the ferry within 30 days after the completion of the audit.	(5) Si par suite d'une vérification, il est établi que le plan de sûreté à l'égard d'un traversier intérieur n'est pas conforme aux exigences du présent règlement, l'agent de sûreté du traversier présente à l'exploitant du traversier, dans les trente jours qui suivent la fin de la vérification, une modification du plan.	Modifications nécessaires
Requirements for conducting audit	(6) Persons conducting an audit shall have a knowledge of the methods of conducting audits and inspections, and a knowledge of access control and monitoring techniques, and shall be independent of the security procedures being audited unless that is impracticable because of the size and type of ferry.	(6) Les personnes qui effectuent la vérification possèdent la connaissance des méthodes de vérification et d'inspection et des techniques de contrôle d'accès et de surveillance et sont indépendantes de la procédure de sûreté qui fait l'objet de la vérification à moins que ce ne soit impossible en raison des dimensions du traversier et du type de celui-ci.	Exigences pour effectuer la vérification
<i>Domestic Ferry Facility</i>		<i>Installations pour traversiers intérieurs</i>	
Purpose of audit	<b>107.</b> (1) A ferry facility security officer shall ensure that an audit of the security plan in respect of a domestic ferry facility is conducted to determine whether the security plan meets the requirements of these Regulations.	<b>107.</b> (1) L'agent de sûreté d'une installation pour traversiers veille à ce qu'une vérification du plan de sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs soit effectuée pour en établir la conformité aux exigences du présent règlement.	Objectif de la vérification
Frequency of audit	(2) A ferry facility security officer shall ensure that an audit of the security plan in respect of a domestic ferry facility is conducted every 12 months, and that a new audit is initiated within 30 days after the occurrence of any of the following: (a) the ferry facility has a new operator; (b) modifications have been made to the physical structure of the ferry facility; (c) modifications have been made to the ferry facility's emergency response procedures, security procedures or operations.	(2) L'agent de sûreté d'une installation pour traversiers veille à ce qu'une vérification du plan de sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs soit effectuée à tous les douze mois et à ce qu'une nouvelle vérification soit entreprise dans les trente jours qui suivent l'un des événements suivants : a) l'installation a un nouvel exploitant; b) la structure physique de l'installation a été modifiée; c) la procédure d'intervention d'urgence, de sûreté ou d'exploitation de l'installation a été modifiée.	Fréquence de la vérification
Partial audit	(3) An audit of the security plan in respect of a domestic ferry facility conducted as a result of modifications to the physical structure of the ferry facility may be limited to the provisions of the security plan affected by the modifications.	(3) La vérification du plan de sûreté à l'égard de l'installation pour traversiers intérieurs effectuée par suite de modifications de la structure physique de l'installation peut être limitée aux dispositions du plan touchées par les modifications.	Vérification partielle
Certification	(4) If, as a result of an audit, it is determined that the security plan in respect of a domestic ferry facility meets the requirements of these Regulations, the ferry facility security officer shall attach to the security plan a letter certifying that the plan meets those requirements.	(4) Si, par suite d'une vérification, il est établi que le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs est conforme aux exigences du présent règlement, l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers joint à ce plan une lettre qui atteste la conformité du plan à ces exigences.	Attestation

Amendment required	(5) If, as a result of an audit, it is determined that the security plan in respect of a domestic ferry facility does not meet the requirements of these Regulations, the ferry facility security officer shall submit a security plan amendment to the operator of the ferry facility within 30 days after the completion of the audit.	(5) Si, par suite d'une vérification, il est établi que le plan de sûreté à l'égard d'une installation pour traversiers intérieurs n'est pas conforme aux exigences du présent règlement, l'agent de sûreté de l'installation pour traversiers présente à l'exploitant de l'installation, dans les trente jours qui suivent la fin de la vérification, une modification du plan.	Modifications nécessaires
Requirements for conducting audit	(6) Persons conducting an audit shall have a knowledge of the methods of conducting audits and inspections, and a knowledge of access control and monitoring techniques, and shall be independent of the security procedures being audited unless that is impracticable because of the size and type of ferry facility.	(6) Les personnes qui effectuent la vérification possèdent la connaissance des méthodes de vérification et d'inspection et des techniques de contrôle d'accès et de surveillance et sont indépendantes de la procédure de sûreté qui fait l'objet de la vérification à moins que ce ne soit impossible en raison des dimensions et du type de l'installation.	Exigences pour effectuer la vérification
<b>AMENDMENT TO SECURITY PLAN</b>		<b>MODIFICATION DU PLAN DE SÛRETÉ</b>	
<i>Obligation to Amend</i>		<i>Modifications nécessaires</i>	
Amendments required	<b>108.</b> A security plan shall be amended if (a) an audit conducted under subsection 106(2) or 107(2) indicates that the security plan no longer meets the requirements of these Regulations; or (b) the Minister determines that an amendment is required to address security threats, security breaches or security incidents that are not addressed in the plan.	<b>108.</b> Le plan de sûreté est modifié dans l'un ou l'autre des cas suivants : a) la vérification effectuée en application des paragraphes 106(2) ou 107(2) révèle que le plan n'est plus conforme aux exigences du présent règlement; b) le ministre conclut que des modifications sont nécessaires pour faire face à des menaces contre la sûreté, à des infractions à la sûreté ou à des incidents de sûreté qui n'y figurent pas.	Modifications nécessaires
<i>Procedures for Taking Effect</i>		<i>Procédure visant la prise d'effet</i>	
Amendments by operator	<b>109.</b> (1) Any amendment to a security plan shall be submitted to the Minister at least 30 days before the day on which it is to take effect.	<b>109.</b> (1) Toute modification d'un plan de sûreté doit être présentée au ministre au moins trente jours avant la date à laquelle elle doit prendre effet.	Modification par l'exploitant
Amendment required by Minister	(2) If an amendment is required by the Minister under paragraph 108(b), the operator shall submit the amendment to the Minister within 60 days after the day on which the Minister sends the operator written notification of the determination.	(2) Si le ministre exige une modification en application de l'alinéa 108b), l'exploitant la lui présente dans les soixante jours qui suivent la date où le ministre lui envoie un avis écrit l'informant de sa décision.	Modification exigée par le ministre
<i>Approval of Amendments</i>		<i>Approbation des modifications</i>	
Approval	<b>110.</b> (1) The Minister shall approve the amendments to the security plan if they meet the requirements of these Regulations, unless approving the amendments is likely to adversely affect marine transportation security.	<b>110.</b> (1) Le ministre approuve les modifications du plan de sûreté si elles sont conformes aux exigences du présent règlement, sauf dans le cas où l'approbation risque de compromettre la sûreté du transport maritime.	Approbation
Security plan no longer valid	(2) If an amendment to the security plan that is required under section 108 is not submitted or approved, the approved security plan ceases to be valid on the day on which the operator receives notification in writing that the plan is no longer valid.	(2) Si des modifications du plan de sûreté qui sont exigées en application de l'article 108 ne sont ni présentées ni approuvées, le plan de sûreté approuvé n'est plus valide à compter de la date où l'exploitant reçoit un avis l'en informant.	Plan de sûreté invalidé
<b>COMING INTO FORCE</b>		<b>ENTRÉE EN VIGUEUR</b>	
Registration	<b>111.</b> These Regulations come into force on the day on which they are registered.	<b>111.</b> Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.	Enregistrement

SCHEDULE 1

*(Subsections 2(1), 12(3) and (4), 20(3) and (4), and paragraph 38(1)(r))*

DOMESTIC FERRY ROUTES

PART 1

PACIFIC REGION

Routes operated by BC Ferries

1. Horseshoe Bay–Departure Bay
2. Horseshoe Bay–Langdale
3. Prince Rupert–Port Hardy
4. Prince Rupert–Skidegate
5. Tsawwassen–Duke Point
6. Tsawwassen–Swartz Bay

Route operated by Translink–Coast Mountain Bus Company (SeaBus)

1. Vancouver Waterfront–Lonsdale Quay

PART 2

ONTARIO REGION

Routes operated by the City of Toronto

1. Mainland Ferry Docks–Centre Island Ferry Dock
2. Mainland Ferry Docks–Hanlan’s Point Ferry Dock
3. Mainland Ferry Docks–Ward’s Island Ferry Dock

Route operated by Toronto City Centre Airport

1. Toronto Island–Toronto Mainland (From the foot of Bathurst Street, across the Western Channel to Toronto City Centre Airport (TCCA))

PART 3

QUEBEC REGION

Routes operated by the Société des traversiers du Québec

1. Québec–Lévis
2. Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola
3. Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine

PART 4

ATLANTIC REGION

Routes operated by Halifax Metro Transit

1. Halifax–Dartmouth
2. Halifax–Woodside

Routes operated by Marine Atlantic

1. North Sydney–Argentia
2. Port aux Basques–North Sydney

ANNEXE 1

*(paragraphes 2(1), 12(3) et (4), 20(3) et (4) et alinéa 38(1)r))*

TRAJETS DES TRAVERSIERS INTÉRIEURS

PARTIE 1

RÉGION DU PACIFIQUE

Trajets exploités par la BC Ferries

1. Horseshoe Bay–Departure Bay
2. Horseshoe Bay–Langdale
3. Prince Rupert–Port Hardy
4. Prince Rupert–Skidegate
5. Tsawwassen–Duke Point
6. Tsawwassen–Swartz Bay

Trajet exploité par la Translink–Coast Mountain Bus Company (SeaBus)

1. Vancouver Waterfront–Lonsdale Quay

PARTIE 2

RÉGION DE L’ONTARIO

Trajets exploités par la Ville de Toronto

1. Quai du traversier-côté terre ferme–Quai du traversier de l’île Centre
2. Quai du traversier-côté terre ferme–Quai du traversier de la pointe de Hanlan
3. Quai du traversier-côté terre ferme–Quai du traversier de l’île de Ward

Trajet exploité par l’aéroport du centre-ville de Toronto

1. Île de Toronto–Toronto-côté terre ferme (du bas de la rue Bathurst, traversant le canal Western jusqu’à l’aéroport du centre-ville de Toronto (TCCA))

PARTIE 3

RÉGION DU QUÉBEC

Trajets exploités par la Société des traversiers du Québec

1. Québec–Lévis
2. Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola
3. Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine

PARTIE 4

RÉGION DE L’ATLANTIQUE

Trajets exploités par l’Halifax Metro Transit

1. Halifax–Dartmouth
2. Halifax–Woodside

Trajets exploités par Marine Atlantique

1. North Sydney–Argentia
2. Port aux Basques–North Sydney

SCHEDULE 2

*(Subsections 2(1), 13(3) and (4), and paragraph 38(2)(r))*

DOMESTIC FERRY FACILITIES

PART 1

PACIFIC REGION

Domestic ferry facilities operated by BC Ferries

1. Departure Bay Terminal
2. Duke Point Terminal
3. Horseshoe Bay Terminal
4. Langdale Terminal
5. Port Hardy Terminal
6. Prince Rupert Terminal
7. Skidegate Terminal
8. Swartz Bay Terminal
9. Tsawwassen Terminal

Domestic ferry facilities operated by Translink–Coast Mountain Bus Company (SeaBus)

1. Lonsdale Quay North Shore Terminal
2. Vancouver Waterfront South Shore Terminal

PART 2

ONTARIO REGION

Domestic ferry facilities operated by the City of Toronto

1. Centre Island Ferry Dock
2. Hanlan's Point Ferry Dock
3. Mainland Ferry Docks
4. Ward's Island Ferry Dock

Domestic ferry facilities operated by Toronto City Centre Airport

1. Toronto Island Terminal (Toronto City Centre Airport, across the Western Channel)
2. Toronto Mainland Terminal (foot of Bathurst Street, across the Western Channel)

PART 3

QUEBEC REGION

Domestic ferry facilities operated by the Société des traversiers du Québec

1. Baie-Sainte-Catherine Terminal
2. Lévis Terminal
3. Québec Terminal
4. Saint-Ignace-de-Loyola Terminal
5. Sorel-Tracy Terminal
6. Tadoussac Terminal

ANNEXE 2

*(paragraphes 2(1), 13(3) et (4) et alinéa 38(2)r)*

INSTALLATIONS POUR TRAVERSIERS INTÉRIEURS

PARTIE 1

RÉGION DU PACIFIQUE

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par la BC Ferries

1. Gare maritime de Departure Bay
2. Gare maritime de Duke Point
3. Gare maritime de Horseshoe Bay
4. Gare maritime de Langdale
5. Gare maritime de Port Hardy
6. Gare maritime de Prince Rupert
7. Gare maritime de Skidegate
8. Gare maritime de Swartz Bay
9. Gare maritime de Tsawwassen

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par la Translink–Coast Mountain Bus Company (SeaBus)

1. Gare maritime de Lonsdale Quay North Shore
2. Gare maritime de Vancouver Waterfront South Shore

PARTIE 2

RÉGION DE L'ONTARIO

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par la Ville de Toronto

1. Quai du traversier de l'île Centre
2. Quai du traversier de la pointe de Hanlan
3. Quai du traversier-côté terre ferme
4. Quai du traversier de l'île de Ward

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par l'aéroport du centre-ville de Toronto

1. Gare maritime de l'île de Toronto (aéroport du centre-ville de Toronto, face au canal Western)
2. Gare maritime de Toronto-côté terre ferme (au bas de la rue Bathurst, face au canal Western)

PARTIE 3

RÉGION DU QUÉBEC

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par la Société des traversiers du Québec

1. Gare maritime de Baie-Sainte-Catherine
2. Gare maritime de Lévis
3. Gare maritime de Québec
4. Gare maritime de Saint-Ignace-de-Loyola
5. Gare maritime de Sorel-Tracy
6. Gare maritime de Tadoussac



PART 4

ATLANTIC REGION

Domestic ferry facilities operated by Halifax Metro Transit

1. Dartmouth Terminal
2. Halifax Terminal
3. Woodside Terminal

Domestic ferry facilities operated by Marine Atlantic

1. Argentia Terminal
2. North Sydney Terminal
3. Port aux Basques Terminal

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Regulations.)*

**Executive Summary**

**Issue:** Domestic ferries provide an important means of transportation for millions of Canadians each year. At present, only internationally bound ferries are regulated under the *Marine Transportation Security Regulations*. Domestic ferry security regulations for specified domestic ferry services will further assist in mitigating potential unlawful interference with the Canadian marine transportation system.

**Description:** The *Domestic Ferries Security Regulations* (the Regulations) are established under the authority of section 5 of the *Marine Transportation Security Act*. The purpose of the Regulations is to enhance the security of the Canadian marine transportation system through the establishment of a framework to detect security threats and take preventative measures against security incidents affecting domestic ferries and facilities.

**Cost-benefit statement:** The cost-benefit analysis examined the estimated cost of implementing the Regulations for 18 ferry routes operating between 29 ferry facilities owned by 7 different entities. The cost of industry compliance to the Regulations is estimated to be no less than \$8.1 million in the first year, and \$0.3 million each year thereafter. Unaccounted are security expenses incurred by ferry operators that were not funded by the Marine Security Contribution Program.

The estimated benefits are based on qualitative and quantitative data demonstrating that the immediate cost of regulatory implementation is minimal when compared to potential long-term benefits such as the increased safety, security and economic viability of the marine transportation industry. In addition, by coming into force in 2009, the Regulations have the indirect effect of strengthening Vancouver 2010 Olympic and Paralympic Winter Games security preparations.

PARTIE 4

RÉGION DE L'ATLANTIQUE

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par l'Halifax Metro Transit

1. Gare maritime de Dartmouth
2. Gare maritime d'Halifax
3. Gare maritime de Woodside

Installations pour traversiers intérieurs exploitées par Marine Atlantique

1. Gare maritime d'Argentia
2. Gare maritime de North Sydney
3. Gare maritime de Port aux Basques

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION**

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Résumé**

**Question :** Les traversiers intérieurs constituent un moyen de transport important pour des millions de Canadiens chaque année. En ce moment, seuls les traversiers internationaux sont réglementés en vertu du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. Un règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs visant des services de traversiers intérieurs particuliers visera à prévenir les atteintes illicites à cette partie du réseau de transport maritime canadien.

**Description :** Un nouveau règlement, soit le *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* (le « Règlement »), est pris en vertu de l'article 5 de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*. Ce Règlement vise à améliorer la sûreté du réseau de transport maritime canadien par l'entremise d'un cadre permettant de déceler les menaces contre la sûreté et de prendre les mesures nécessaires pour éviter les incidents en matière de sûreté touchant les installations pour traversiers intérieurs et les traversiers intérieurs.

**Énoncé des coûts et avantages :** Dans l'analyse des coûts et des avantages, on a examiné les coûts estimatifs de la mise en œuvre du *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* pour 18 trajets reliant 29 installations pour traversiers intérieurs appartenant à 7 différentes entités. Le coût de la conformité de l'industrie au Règlement est évalué à au moins 8,1 millions de dollars au cours de la première année, et à 0,3 million de dollars chacune des années suivantes. Cela ne prend pas en compte les dépenses liées à la sûreté engagées par les exploitants de traversiers intérieurs qui n'ont pas été financées par le Programme de contribution pour la sûreté maritime.

Les avantages prévus se basent sur les données qualitatives et quantitatives révélant que le coût immédiat de l'application du Règlement est minime comparativement aux avantages éventuels à long terme, tels qu'une sûreté, une sécurité et une rentabilité accrues de l'industrie du transport maritime. En plus, en entrant en vigueur en 2009, le Règlement permettra indirectement de renforcer les préparatifs de sécurité pour les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

**Business and consumer impacts:** Anticipated impact of the proposed risk-based Regulations should be minimal as the majority of affected operators have already taken steps voluntarily to comply with the proposed regulatory regime. The Regulations require operators of domestic ferries and ferry facilities outlined in the Schedules to obtain security documentation and implement approved security plans. The Regulations do provide flexibility to the operator to propose a security plan to the Minister of Transport that best suits its operational environment. Overall, the Regulations are designed using a blended performance and prescriptive approach intended to minimize potential negative impacts on business, trade, competition, consumers (the travelling public), and neighbouring communities.

**Domestic and international coordination and cooperation:** Regulation of ferry services is expected to have a positive impact on the Canadian economy and trading partners. Implementation of the Regulations serves to further reinforce to the Canadian public and to the international community Canada's ongoing commitment to the continued safety and security of the marine transportation system.

**Incidences sur les entreprises et les consommateurs :** L'impact prévu du Règlement axé sur les risques sera minime puisque la majorité des exploitants concernés ont déjà pris certaines mesures en vue de s'y conformer. Le Règlement exige des exploitants des installations pour traversiers intérieurs et des traversiers intérieurs énumérés à ses annexes l'obtention de documents de sûreté et la mise en œuvre des plans de sûreté approuvés. Le Règlement permet une certaine flexibilité à l'exploitant qui devra proposer un plan de sûreté au ministre des Transports, soit de proposer un plan qui conviendrait davantage à son environnement opérationnel. Dans l'ensemble, le Règlement a été conçu en combinant l'approche selon le rendement et l'approche normative pour essayer de réduire au minimum les répercussions négatives sur les entreprises, les échanges commerciaux, la compétitivité, les clients (les utilisateurs) et les communautés environnantes.

**Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :** La réglementation des services de traversiers devrait avoir un effet positif sur l'économie canadienne et les partenaires commerciaux du Canada. Aux yeux du public canadien et de la communauté internationale, l'application du Règlement servira à renforcer l'engagement continu du Canada envers la sûreté et la sécurité de son réseau de transport maritime.

### Issue

Domestic ferries are an essential link in the Canadian transportation system, annually moving more than 40 million passengers, 17 million vehicles and employing close to 7 000 people. The industry provides a variety of important marine and transportation capabilities that, if lost or impeded, could have serious consequences for many levels of government and economies, and impact the movement of people and goods in numerous communities.

Currently, Canada only regulates internationally bound passenger ferries as stipulated by the *Marine Transportation Security Regulations* (MTRSR). To address our domestic ferry industry, the Interdepartmental Marine Security Working Group (IMSWG), through a risk analysis, identified the need to include domestic ferry services within a regulatory framework, as they are an integral part of a mass transit service for Canadians.

Internationally, other maritime nations with significant ferry services have recognized the vulnerability of their own ferry services to terrorist attacks, and are attempting to address their security concerns while minimizing any impact to operations and the provision of services. For example, the United States has regulated its domestic ferries since 2004. The Regulations will enhance Canada's reputation and relations with the international community and have an indirect effect of strengthening the security posture for the Vancouver 2010 Olympic and Paralympic Games.

In 2005, Transport Canada established a joint industry/government working group that developed a classification methodology tool, including a risk assessment of over 200 domestic ferry services. Specifically ferries and ferry facilities were analyzed using the following seven criteria: threat, annual passenger

### Question

Les traversiers intérieurs représentent des liaisons essentielles dans le réseau de transport canadien, permettant le déplacement de plus de 40 millions de passagers et de 17 millions de véhicules annuellement et employant près de 7 000 personnes. L'industrie offre une variété de possibilités reliées au transport maritime et si celles-ci étaient compromises, de graves conséquences se feraient ressentir à plusieurs niveaux de gouvernement et dans l'économie, et affecteraient le mouvement des personnes et des biens de nombreuses communautés.

Présentement, le Canada ne réglemente que les traversiers de passagers internationaux en vertu du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM). En ce qui concerne l'industrie de traversiers intérieurs, le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM), au moyen d'une analyse des risques, a indiqué le besoin d'intégrer les services de traversiers intérieurs à un cadre réglementaire, puisqu'ils font partie intégrante du réseau de transport collectif des Canadiens.

À l'échelle internationale, d'autres pays maritimes ayant des services de traversiers importants ont reconnu la vulnérabilité de leurs propres services de traversiers aux attaques terroristes et tentent de gérer leurs préoccupations en matière de sûreté tout en réduisant au minimum les conséquences sur les activités et la prestation des services. Par exemple, les États-Unis réglementent leurs traversiers intérieurs depuis 2004. Le Règlement permettra d'améliorer la réputation du Canada et ses relations avec la communauté internationale, et aura un impact indirect sur le renforcement de la sécurité lors des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

En 2005, Transports Canada a formé un groupe de travail mixte rassemblant l'industrie et le gouvernement pour concevoir un outil de méthodologie de classification, y compris une évaluation du risque de plus de 200 services de traversiers intérieurs. Plus particulièrement, les traversiers intérieurs et les installations pour

volume, carriage of dangerous goods, carriage of vehicles, impact of urban centres on ferry/facility safety and security, proximity to critical infrastructure, and criticality. The joint working group recommended that only those ferries and ferry routes which are deemed to suffer the greatest likelihood of disruption or interference with the marine transportation system, and whose loss would generate the greatest disruption to a region, should be regulated.

The Regulations will increase marine security requirements on 18 domestic ferry routes operating between 29 ferry facilities and operated by 7 different entities. Furthermore, in applying a regulatory lifecycle approach, Transport Canada will reassess the domestic ferry environment periodically to determine if other operators should be required to comply with the Regulations.

### **Objectives**

The objective of the Regulations is to increase the level of protection for domestic ferries in order to mitigate unlawful interference, terrorist attacks and terrorist exploitation through regulatory compliance. The Regulations would safeguard ferry operators and their employees, adjacent communities, ferry workers and the travelling public. Enhancing the security of the domestic ferry transportation system is an important component of the Government's overall strategy to promote a safe, secure and efficient transportation system that contributes to Canada's economic development and security objectives.

### **Description**

The *Domestic Ferries Security Regulations* are designed to enhance the security of the Canadian ferry transportation system through the establishment of a framework to help detect security threats and to take preventive measures against security incidents. The Regulations are a blend of prescriptive and performance-based requirements affording operators the flexibility to implement security procedures and systems appropriate to their unique operational and physical environments; however, the Minister requires operators to fully implement security procedures and obtain security documentation.

Prescriptive elements are primarily found in Parts 2 and 3, which set out the processes for an operator to obtain security documentation and the roles and responsibilities of the operators of domestic ferries and domestic ferry facilities.

Part 4 sets out the qualifications and responsibilities of ferry security personnel. This section is primarily prescriptive because it assigns specific security responsibilities to the ferry master, security officers and personnel; however, flexibilities do exist in the delegation of tasks and security roles as well as for the training qualifications for these individuals.

Part 5 is a blend of prescriptive and performance-based requirements designed to provide a framework for security assessments in order to have in place plans and procedures that respond to their unique operational and physical environments. In particular, this Part prescribes how ferry and ferry facility operators conduct a security assessment in order to develop a security plan that

traversiers intérieurs ont été analysés selon les sept critères suivants : la menace, le volume annuel de passagers, le transport de matières dangereuses, le transport de véhicules, l'impact des centres urbains sur la sûreté et la sécurité des traversiers et des installations pour traversiers intérieurs, la proximité des infrastructures essentielles et le niveau de risque. Le groupe de travail mixte a recommandé de ne réglementer que les traversiers et les trajets qui risquent d'être les plus touchés par une interruption ou une atteinte au sein du réseau de transport maritime, et dont les pertes causeraient le plus de dommages considérables à une région.

Le Règlement accroîtra les exigences en matière de sûreté maritime sur 18 trajets de traversiers intérieurs reliant 29 installations exploitées par 7 différentes entités. De plus, en adoptant une approche réglementaire durable, Transports Canada devra réévaluer périodiquement l'environnement des traversiers intérieurs pour déterminer si d'autres exploitants devraient être soumis au Règlement.

### **Objectifs**

Le Règlement vise à accroître le niveau de protection des traversiers intérieurs en vue de limiter les atteintes illicites, les attaques terroristes et l'exploitation terroriste grâce à l'application du Règlement. Le Règlement protégerait les exploitants de traversiers et leurs employés, les communautés adjacentes, le personnel responsable des traversiers et les passagers. Améliorer la sûreté du réseau de traversiers intérieurs est un élément important dans la stratégie globale du gouvernement visant à promouvoir un réseau de transport sûr, sécuritaire et efficace, qui contribue au développement économique du Canada, tout en répondant aux objectifs en matière de sûreté.

### **Description**

Le *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* vise à accroître la sûreté du système canadien de traversiers grâce à l'établissement d'un cadre permettant de détecter les menaces contre la sûreté et de prendre les mesures préventives nécessaires pour contrer les incidents en matière de sûreté. Le Règlement se base à la fois sur des exigences liées au rendement et des exigences normatives, octroyant aux exploitants le droit d'appliquer les systèmes et les procédures de sûreté appropriés à leurs environnements physiques et opérationnels uniques; cependant, le ministre exige des exploitants de mettre en œuvre les procédures de sûreté et d'obtenir les documents de sûreté.

Les éléments normatifs se trouvent principalement aux parties 2 et 3, qui établissent les processus à suivre pour un exploitant afin d'obtenir les documents de sûreté et précisent les rôles et les responsabilités des exploitants de traversiers intérieurs et d'installations de traversiers intérieurs.

La partie 4 établit les qualifications et les responsabilités du personnel responsable de la sûreté des traversiers et des installations pour traversiers. Cette partie est principalement normative du fait qu'elle attribue au capitaine, aux agents de la sûreté et au personnel du traversier des responsabilités particulières liées à la sûreté; cependant, une certaine souplesse existe quant à la délégation de tâches et de rôles liés à la sûreté, ainsi qu'à la formation et aux qualifications de ces personnes.

La partie 5 est une combinaison d'exigences normatives et d'exigences basées sur le rendement, conçues pour encadrer les évaluations de la sûreté en vue de mettre en place des plans et des procédures qui répondent aux environnements physiques et opérationnels uniques. Plus particulièrement, cette partie décrit comment les exploitants d'installations pour traversiers intérieurs et

establishes comprehensive security procedures for responding to changes in the security environment. These plans require the identification of restricted areas and the establishment of security procedures for access control, monitoring, handling cargo, and the delivery of ships' stores.

### ***Regulatory and non-regulatory options considered***

In 2005, a departmental review of the domestic ferry environment and the regulatory and non-regulatory options was conducted. It determined that full compliance by all higher-risk ferry services was desirable through an enforceable security regime rather than through memoranda of understanding or voluntary compliance. Further analysis and consultation conducted after the review confirmed and validated the initial findings of the review. This consultation process was due to the diverse and complex nature of marine industry stakeholders, the various types of ferry operators, including different levels of government and industry players.

The following is an overview of the options considered.

#### **Option 1: No regulations**

The advantages of this option are

- no additional operational or enforcement costs to government; and
- no additional operating costs to domestic ferry operators.

The disadvantages of this option are that

- it would not address the existing security gap in Canada's marine transportation system;
- compliance would be difficult to achieve without a regulatory framework; and
- the potential for negative public perception of the security of the domestic ferry system could exist.

#### **Option 2: Regulate all domestic ferry services**

The advantages of this option are that it would

- permit all 204 domestic ferries to be regulated in the same manner as international ferries currently operating in Canada;
- demonstrate a strong commitment by the federal government to further improving the safety and security of the national transportation system; and
- demonstrate internationally the federal government's commitment to assuring the safety and security of the national transportation system.

The disadvantages of this option are that

- applying security regulations to low-risk, small- or moderate-sized services often operating in remote, rural locations could be perceived by stakeholders as a disproportionate response;
- the equal application of security resources to all domestic ferry services could generate considerable public criticism of wasteful fiscal management and create a considerable administrative burden for small and moderate-sized ferry operators;
- it would impose considerable additional workload for national marine authorities as it relates to the equal application of inspection, administration and operational support of all domestic ferry services within Canada;

les exploitants de traversiers intérieurs doivent réaliser une évaluation de la sûreté afin d'élaborer un plan de sûreté comportant des procédures de sûreté complètes pour répondre aux changements dans l'environnement de sûreté. Ces plans requièrent l'indication des zones réglementées et la mise en œuvre de procédures de sûreté en lien avec le contrôle de l'accès, la surveillance, la manutention des cargaisons et la livraison des provisions de bord.

### ***Options réglementaires et non réglementaires considérées***

En 2005, une étude ministérielle portant sur l'environnement des traversiers intérieurs et sur les options réglementaires et non réglementaires a été menée. Elle révélait qu'une conformité complète de tous les services de traversiers à plus haut risque était souhaitable par l'entremise d'un système de sûreté applicable plutôt que par un protocole d'entente ou que par une conformité volontaire. À la suite de cette étude, de plus amples analyses et consultations ont été réalisées et ont confirmé et validé les résultats initiaux de l'étude. Ce processus de consultation était dû à la nature variée et complexe des intervenants de l'industrie du transport maritime, aux divers types d'exploitants de traversiers, y compris les divers ordres de gouvernement et les divers acteurs de l'industrie.

Voici un aperçu des options envisagées.

#### **Option 1 : Aucun règlement**

Les avantages de cette option sont les suivants :

- aucun coût opérationnel ou d'application additionnel pour le gouvernement;
- aucun coût opérationnel pour les exploitants de traversiers intérieurs.

Les inconvénients de cette option sont les suivants :

- l'écart de sûreté existant dans le réseau canadien de transport maritime ne serait pas abordé;
- la conformité serait difficile à atteindre sans cadre réglementaire;
- la possibilité d'une perception négative du public quant à la sûreté du système de traversiers intérieurs.

#### **Option 2 : Réglementer tous les services de traversiers intérieurs**

Les avantages de cette option sont les suivants :

- permettrait aux 204 traversiers intérieurs d'être réglementés de la même manière que les traversiers internationaux au Canada;
- démontre le fort engagement du gouvernement fédéral d'accroître la sécurité et la sûreté du réseau de transport national;
- démontre à la communauté internationale l'engagement du gouvernement fédéral d'assurer la sûreté et la sécurité du réseau de transport national.

Les inconvénients de cette option sont les suivants :

- appliquer le règlement de sûreté aux services de petite ou de moyenne taille ou à faible risque, souvent situés dans des secteurs éloignés ou ruraux, serait perçu par les intervenants comme une réponse disproportionnée;
- une application égale des ressources de sûreté pour tous les services de traversiers intérieurs pourrait favoriser la critique du public quant à une gestion fiscale extravagante et entraîner un fardeau administratif considérable pour les exploitants de traversiers intérieurs de petite ou de moyenne taille;
- une charge de travail considérable s'imposerait pour les autorités maritimes nationales, car cela signifierait une application

- it would generate a considerable compliance and enforcement workload for Transport Canada Marine Security authorities, in order to provide inspections, plan approvals, administration, and operational support for over 200 domestic ferries and their facilities;
- it would require significant federal, provincial, municipal, and private financial commitments to maintain the physical and IT security requirements for all domestic ferry services; and
- this approach is inconsistent with the federal government's policy of applying risk management principles to regulations that focus human and financial resources where they can do the most good and provide tangible results for Canadians.

Option 3: Regulate only higher-risk domestic ferry services (selected option)

Operators that would be affected include BC Ferries, Coast Mountain Bus Company, City of Toronto, Toronto City Centre Airport, Société des traversiers du Québec, Marine Atlantic, and Halifax Metro Transit. These operators were recommended following the 2007 regulatory classification methodology exercise. This review further recommended including only those ferries and ferry routes that are deemed to potentially suffer the greatest likelihood of disruption or interference with the marine transportation system.

The advantages of this option are

- it would allow for a fiscally responsible application of resources to those ferry services that have been identified by the risk assessment as having the greatest potential for unlawful interference;
- Transport Canada would focus its resources on the inspections, assessments, administration, and operational support of the higher-risk ferry services;
- ferry operations identified as lower risk would not be required to bear the financial and operational burden of complying with regulations;
- it would be a risk-based regulatory approach consistent with the Cabinet Directive on Streamlining Regulations (CDSR) and the Government Security Policy; and
- it would demonstrate, both to Canadians and the international community, a strong, coordinated, and focused commitment by the Canadian government to improving the safety and security of Canada's domestic ferry industry.

The disadvantages of this option are

- additional operating costs to domestic ferry operators; and
- regulating domestic ferries differently could generate a perception of inequality regarding the Government's concern for the public's safety and security while traveling.

égale en matière d'inspection, d'administration et de soutien opérationnel pour tous les services de traversiers intérieurs dans l'ensemble du Canada;

- une charge de travail considérable en matière d'application et de conformité s'imposerait pour les autorités responsables de la sûreté maritime de Transports Canada, en vue de procéder aux inspections, aux approbations des plans, à l'administration et au soutien opérationnel de plus de 200 traversiers intérieurs et de leurs installations;
- cela nécessiterait des engagements financiers considérables aux niveaux fédéral, provincial, municipal et privé pour répondre aux exigences de sûreté physiques et de TI imposées à tous les services de traversiers intérieurs;
- cette approche n'est pas conforme à la politique du gouvernement fédéral visant à appliquer les principes de gestion du risque aux règlements pour que ceux-ci concentrent les ressources humaines et financières là où ils seront le mieux utilisés et où ils apporteront les meilleurs résultats tangibles pour les Canadiens.

Option 3 : Réglementer seulement les services de traversiers intérieurs à plus haut risque (option privilégiée)

Les exploitants concernés seraient les suivants : BC Ferries, Coast Mountain Bus Company, ville de Toronto, aéroport du centre-ville de Toronto, Société des traversiers du Québec, Marine Atlantic et Halifax Metro Transit. Ces exploitants ont été sélectionnés à la suite de l'exercice de la méthodologie de classification réglementaire de 2007. Cette analyse proposait de n'inclure que les traversiers et les trajets les plus susceptibles d'être touchés par une interruption ou une atteinte en lien avec le réseau de transport maritime.

Les avantages de cette option sont les suivants :

- sur le plan fiscal, cela permettrait une application plus responsable des ressources aux services de traversiers intérieurs ciblés par l'évaluation du risque, c'est-à-dire ceux étant le plus susceptibles de faire l'objet d'atteintes illicites;
- Transports Canada concentrerait ses ressources sur les inspections, les évaluations, l'administration et le soutien opérationnel des services de traversiers à plus haut risque;
- les exploitants des traversiers considérés comme présentant un risque plus faible ne seraient pas tenus de se conformer au règlement et éviteraient ainsi un fardeau financier et opérationnel;
- il s'agirait d'une approche réglementaire axée sur le risque conforme à la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation (DCRR) et à la Politique sur la sécurité du gouvernement;
- cela ferait valoir à la fois aux Canadiens et à la communauté internationale l'engagement coordonné, solide et précis du gouvernement canadien envers l'amélioration de la sûreté et de la sécurité de l'industrie canadienne des traversiers intérieurs.

Les inconvénients de cette option sont les suivants :

- coûts opérationnels additionnels pour les exploitants de traversiers intérieurs;
- réglementer différemment les services de traversiers pourrait être perçu comme une inégalité quant au souci du gouvernement pour la sécurité des passagers et de leur sûreté lors des déplacements.

**Benefits and costs**

Cost-benefit statement		Base Year	Following 4 Years	Total (PV)	Average Annual
<b>A. Quantified impacts \$</b>					
Benefits	Operator of domestic ferries and ferry facilities	13.3M	0M	13.3M	
Costs	Operator of domestic ferries and ferry facilities	8.1M	1.2M	9.4M	
	Government of Canada	13.3M	0M	13.3M	
<b>B. Quantified impacts in non-\$ — e.g. risk assessment</b>					
Positive impacts	Estimated 100 lives saved			611M*	
Negative impacts	By stakeholders				
Net benefits				588.3M	
<b>C. Qualitative impacts</b>					
Positive impacts to stakeholders: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avoiding economic declines in trade and tourism, which are commonly experienced by countries following deliberate violent attacks.</li> <li>• Operators will be better able to identify and respond to security threats, security breaches, and security incidents.</li> <li>• Increase Canadian and international confidence in the security of ferries and ferry facilities.</li> </ul> Negative impacts to stakeholders: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Increased administrative costs for operators to maintain records of marine security.</li> </ul>					

\* Estimated economic value for the number of lives saved over the lifetime of the Regulations.

**Rationale**

The cost-benefit analysis examined the estimated cost of implementing the *Domestic Ferries Security Regulations* for 18 ferry routes operating between 29 ferry facilities owned by 7 different entities. Although the Regulations do not prescribe the purchase of any equipment, they do establish an expected level of performance each operator is required to achieve. Industry cost for compliance is estimated based predominantly on ferry industry applications to the Transport Canada Marine Security Contribution Program (MSCP), whereby the federal government would reimburse up to 75% of eligible marine security enhancements. To date the Transport Canada MSCP is committed to transferring \$13.3 million to operators of domestic ferries and ferry facilities.

Funded projects include but are not limited to the procurement of hand-held metal detectors, hand-held radios, locks, improved lighting, auto-intrusion devices, fencing, alarm systems, signage, and the contracting of professional consultants to produce security assessments and plans. Through heightened security awareness, the department also anticipates that operators may deem it appropriate to fund other projects not funded by the MSCP to further enhance their security posture. The \$8.1M cost to industry does not account for possible expenses for two operators who did

**Avantages et coûts**

Analyse des coûts		Année de base	4 années suivantes	Total (VA)	Moyenne annuelle
<b>A. Analyse quantitative de l'impact (en \$)</b>					
Avantages	Exploitant de traversiers intérieurs et d'installations pour traversiers	13,3 M	0 M	13,3 M	
Coûts	Exploitant de traversiers intérieurs et d'installations pour traversiers	8,1 M	1,2 M	9,4 M	
	Gouvernement du Canada	13,3 M	0 M	13,3 M	
<b>B. Analyse quantitative de l'impact (pas en \$) — par exemple évaluation du risque</b>					
Impact positif	On estime que 100 vies ont été sauvées			611 M*	
Impact négatif	Par les intervenants				
Bénéfice net				588,3 M	
<b>C. Analyse qualitative de l'impact</b>					
Incidences positives pour les intervenants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Éviter le déclin économique relié aux échanges commerciaux et au tourisme, ce qui est souvent le cas des pays ayant subi des attaques violentes et délibérées.</li> <li>• Les exploitants seront mieux en mesure de détecter les menaces, les infractions et les incidents liés à la sûreté et d'y réagir.</li> <li>• Confiance accrue des Canadiens et de la communauté internationale envers la sûreté des traversiers et des installations pour traversiers intérieurs.</li> </ul> Incidences négatives pour les intervenants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coûts administratifs accrus pour que les exploitants maintiennent les dossiers sur la sûreté maritime.</li> </ul>					

\* Valeur économique estimée pour le nombre de vies sauvées pendant la durée du Règlement.

**Justification**

L'analyse des coûts et des avantages évaluait le coût estimatif de la mise en œuvre du *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* pour 18 trajets reliant 29 installations exploitées par 7 différentes entités. Même si le Règlement n'exige pas l'achat de quelconque matériel, il établit le niveau de rendement prévu que chaque exploitant se doit d'atteindre. Le coût de la conformité au Règlement pour l'industrie est estimé surtout en se basant sur les demandes adressées par l'industrie des traversiers au Programme de contribution pour la sûreté maritime (PCSM) de Transports Canada selon lequel, le gouvernement fédéral rembourserait jusqu'à 75 % des coûts des améliorations en matière de sûreté maritime. Jusqu'à présent, le PCSM de Transports Canada s'est engagé à transférer 13,3 millions de dollars aux exploitants de traversiers intérieurs et aux installations de traversiers.

Les projets financés comportent, sans s'y limiter, l'acquisition des éléments suivants : détecteurs portatifs d'objets métalliques, postes de radio portatifs, verrous, éclairage amélioré, dispositifs d'auto-intrusion, clôtures, systèmes d'alarme, panneaux de signalisation et services de consultants professionnels pour concevoir les plans et les évaluations de sûreté. En rehaussant la sensibilisation à la sûreté, le Ministère prévoit aussi que les exploitants estiment approprié de financer d'autres projets qui ne sont pas financés par le PCSM pour renforcer leur position en matière de

not submit applications to the MSCP. Data to support security equipment costs for these operators is unavailable.

As part of the overall cost, operators are estimated to incur a \$3.55 million expense with regard to the conduct of security assessments and plans. It is estimated that \$0.3 million would be required each year for ongoing maintenance costs.

Estimating the net benefit of the Regulations for the prevention of a major security incident, involving the loss of human life, is complex because of the diverse nature of the Canadian domestic ferry environment. Vessels that are to be regulated vary from large, multi-ship operations carrying over 2 000 people to small, local ferries with a passenger capacity of less than 50. Furthermore, while some ferries are limited to only passengers, others carry family vehicles, while others can transport the entire spectrum of motor vehicles.

Some qualitative and quantitative data does exist that demonstrates the benefit of avoiding catastrophic marine security incidents onboard ferries. The attack against *SuperFerry 14* in the Philippines on February 27, 2004, provides a startling example of the high human cost; a suspected explosive device resulted in the death of 116 people and injury to over 300.<sup>1</sup>

For the purpose of developing a Canadian quantitative human cost of a catastrophic attack on a ferry, several key assumptions were made in the development of these Regulations. In recognition of the diverse ferry industry, an illustrative scenario was developed where a ferry carrying 1 000 passengers sustains an attack causing the death of 100 people. Using a statistical value to society of \$6.11 million per fatality, the potential benefit to society is estimated at \$611.0 million for avoiding a catastrophic marine security incident. This figure increases considerably when costs associated with the prevention of injury and property damage are also equated.

Notwithstanding the benefit of saving human life, perhaps the most significant benefit of the Regulations is avoiding economic declines in trade and tourism, which are commonly experienced by countries following deliberate violent attacks. The shocks to these sectors have been shown to depress economic productivity. It is estimated, for example, that the threat of terrorist attacks has wiped away around half of the logistics productivity gains realized in the United States over the last 10 years.<sup>2</sup>

Although this regulatory process is driven from within Canada and is not the result of an international treaty obligation, implementation of the Regulations would have the qualitative benefit of enhancing Canada's ongoing commitment to further enhance the safety and security of the marine transportation system. By coming into force in 2009, the Regulations would have the indirect effect of strengthening Vancouver 2010 Olympic and Paralympic Winter Games security preparations.

sûreté. Ce coût de 8,1 millions de dollars pour l'industrie ne tient pas compte des dépenses possibles pour deux exploitants qui n'ont pas soumis leurs demandes au PCSM. Les données supportant les coûts de l'équipement pour ces exploitants ne sont pas disponibles.

Faisant partie du coût total, on estime aussi que les exploitants engageront des dépenses de 3,55 millions de dollars pour ce qui est de la conduite de plans et d'évaluations de sûreté. Il est prévu qu'une dépense de 0,3 million de dollars sera nécessaire chaque année pour les coûts relatifs à l'entretien continu.

Évaluer l'avantage net du Règlement quant à la prévention d'un incident majeur relatif à la sûreté, y compris la perte de vies humaines, est complexe, en raison de la nature variée de l'environnement canadien des traversiers intérieurs. La réglementation touche autant des grosses entreprises exploitant des traversiers pouvant transporter plus de 2 000 passagers que des petits traversiers locaux ayant une capacité de moins de 50 passagers. De plus, alors que certains traversiers se limitent au transport de passagers, d'autres transportent des véhicules familiaux, et d'autres encore toute la gamme des véhicules à moteur.

Certaines données qualitatives et quantitatives démontrent l'avantage de pouvoir éviter les incidents relatifs à la sûreté maritime à bord des traversiers. L'attaque contre le *SuperFerry 14* aux Philippines, le 27 février 2004, représente un exemple déconcertant du coût élevé de la vie humaine, par lequel un présumé engin explosif a entraîné la mort de 116 personnes et en a blessé plus de 300.<sup>1</sup>

En vue d'évaluer le coût quantitatif de la vie humaine au Canada, advenant une attaque désastreuse sur un traversier, plusieurs hypothèses clés ont été émises lors de l'élaboration du Règlement. Pour tenir compte de la diversité de l'industrie des traversiers, un modèle représentatif de la situation a été proposé selon lequel un traversier transportant 1 000 passagers subit une attaque qui cause la mort de 100 personnes. En utilisant une valeur statistique de 6,11 millions de dollars par décès pour la société, on estime à 611 millions de dollars l'avantage qui reviendrait à la société si un incident grave lié à la sûreté maritime était évité. Ce chiffre augmente considérablement lorsque les coûts associés à la prévention des blessures et aux dommages matériels sont aussi calculés.

En plus de pouvoir sauver des vies humaines, l'avantage que l'on pourrait considérer comme étant le plus important du Règlement est d'éviter les déclinés économiques touchant le commerce et le tourisme, qui surviennent souvent dans les pays ayant subi des attaques violentes et délibérées. Parmi les répercussions sur ces secteurs, on note une baisse de la productivité économique. Par exemple, on dit que les menaces d'attaques terroristes ont annulé presque la moitié des gains de productivité logistique réalisés au cours des 10 dernières années aux États-Unis.<sup>2</sup>

Même si ce processus réglementaire est élaboré au Canada et n'est pas régi par un traité international, l'application du *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* permettrait de faire valoir l'engagement continu du Canada à accroître la sûreté et la sécurité de son réseau de transport maritime. En entrant en vigueur en 2009, le Règlement aurait indirectement l'effet de renforcer les préparatifs de sûreté pour les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver.

<sup>1</sup> RAND, 2006. "Maritime Risk: Risk and Liability." RAND Corporation, p. 93.

<sup>2</sup> OECD, 2003. "Security in maritime transport: Risk factors and economic impacts", Directorate for science, Technology and Industry, Paris, 7 March 2003.

<sup>1</sup> RAND, 2006. « Maritime Risk: Risk and Liability ». RAND Corporation, p. 93.

<sup>2</sup> OCDE, 2003. « Rapport sur la sûreté dans les transports maritimes - Facteurs de risques et répercussions économiques », Direction de la science, de la technologie et de l'industrie, Paris, 7 mars 2003.

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment, the strategic environmental assessment (SEA) process was followed for this and a preliminary scan was completed. The preliminary scan concluded that the proposal is not likely to have important environmental effects.

### **Consultation**

Transport Canada has consulted extensively with many stakeholders throughout the development of the Regulations. Public consultations began in 2005 with the creation of the public/private Domestic Ferries Regulatory Working Group. This forum discussed the security requirements of the industry and developed a classification methodology tool that ranked, amongst other criteria, the severity of risk present for over 204 domestic ferry operations across the country. Working Group membership included Transport Canada Marine Security inspectors and policy analysts, the Canadian Ferry Operators' Association (CFOA), industry, labour, provincial and municipal governments and other government departments. Until present day, the Domestic Ferries Regulatory Working Group or industry consultation meetings have been held bi-annually at the national Canadian Marine Advisory Council (CMAC). Separate industry consultations were also held with individual stakeholders throughout the process.

Members of the National Canadian Marine Advisory Council (CMAC) have been updated on these proposed Regulations since 2005.

### **Concerns raised prior to pre-publication**

#### Domestic vs. international requirements

During initial public consultations, domestic ferry operators expressed concern with the domestic requirements being included in the *Marine Transportation Security Regulations* that govern international vessels. In addition, it was indicated that some proposed security obligations were not operationally feasible or necessary for domestic vessels. These requirements included the 96-hour pre-arrival information report, carriage of a Ship Security Alert System, and the requirement to maintain records of the last 10 ports of call. Consequently, it was suggested that a separate domestic ferries part to the MTSR be developed which would facilitate readability of the Regulations.

To address these concerns, Transport Canada adopted the recommendation of the Working Group and proceeded to initially draft a separate part in the MTSR for domestic ferries. International requirements that did not reflect the operational reality of the domestic industry were removed. Following further consideration of the longer-term implications for the domestic industry, Transport Canada proceeded to create a separate regulation under the *Marine Transportation Security Act* as it would be more user-friendly and would permit Canada additional flexibilities outside the international regulatory framework.

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* et à l'Énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, le processus d'évaluation environnementale stratégique (ÉES) a été suivi dans ce cas et une exploration préliminaire a été effectuée. L'exploration préliminaire a révélé que le projet ne présente aucun effet environnemental considérable.

### **Consultation**

Transports Canada a consulté à plusieurs reprises plusieurs intervenants tout au long de l'élaboration du *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs*. Les consultations publiques ont commencé en 2005 grâce à la formation du Groupe de travail sur les traversiers intérieurs (GTII) selon un partenariat privé-public. Ce groupe a discuté des exigences en matière de sûreté et a conçu un outil de méthodologie de classification permettant de classer, selon certains critères, le niveau de risque relatif à plus de 204 traversiers intérieurs dans l'ensemble du pays. Le groupe de travail comprend des inspecteurs et des analystes de la politique de la sûreté maritime de Transports Canada, l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT), des intervenants de l'industrie, de la main-d'œuvre, des représentants des gouvernements provinciaux et municipaux ainsi que d'autres ministères du gouvernement. Jusqu'à présent, les rencontres de consultation avec les acteurs de l'industrie et le GTII se déroulent deux fois par année au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) national. Des consultations distinctes se sont aussi déroulées individuellement avec des intervenants tout au long du processus.

Les membres du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) ont été informés du règlement proposé depuis 2005.

### **Préoccupations soulevées avant la publication préalable**

#### Exigences nationales et internationales

Au cours des premières consultations publiques, les exploitants de traversiers intérieurs ont exprimé leur préoccupation concernant l'intégration des exigences nationales au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, qui dirige les traversiers internationaux. De plus, on a indiqué que certaines exigences en matière de sûreté n'étaient pas réalisables sur le plan opérationnel ou n'étaient pas nécessaires pour les traversiers intérieurs. Ces exigences comportaient le rapport d'information à soumettre 96 heures avant l'arrivée, la disposition d'un système d'alerte pour la sûreté du traversier et le maintien des dossiers des 10 derniers ports d'escale. En conséquence, il a été proposé qu'une partie distincte du RSTM soit rédigée pour les traversiers intérieurs, ce qui faciliterait la compréhension du Règlement.

Pour tenir compte de ces préoccupations, Transports Canada a adopté les recommandations du groupe de travail et a entrepris la rédaction de l'ébauche d'une partie distincte du RSTM pour les traversiers intérieurs. Les exigences internationales ne reflétant pas la réalité opérationnelle de l'industrie des traversiers intérieurs ont été retirées. À la suite des considérations portant sur les implications à long terme pour l'industrie des traversiers intérieurs, Transports Canada a choisi d'élaborer un règlement distinct en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, puisque cela s'avère plus compréhensible et octroie au Canada plus de souplesse à l'extérieur du cadre réglementaire international.



Public access and economic impacts on communities

Following initial 2007 national consultations, some communities and small businesses articulated concerns that the proposed Regulations would prescribe security procedures that could impede business operations or public access walkways. For example, in Horseshoe Bay, Vancouver, concerns were raised that the proposed Regulations could impede the public's access to small businesses if fences were imposed at the ferry facility. Additionally, in North Sydney, Nova Scotia, concerns were voiced that if a fence were installed at the port, then access to a public walkway by local residents would be impeded.

To address these concerns, Transport Canada officials held supplementary meetings with affected stakeholders to explain the performance-based nature of the Regulations. It was pointed out that the Regulations were a blend of both performance and prescriptive-based requirements and that it would be the responsibility of the ferry or facility operator, through their respective security plans, to adopt security procedures or measures that would be appropriate to their individually unique operation and facility. It was further explained that due to the distinct geographical nature of each ferry facility the Regulations had to remain performance-based to allow industry the flexibility necessary to meet the regulatory requirements.

Since private and public sector entities own ferry operations, affected stakeholders wanted to ensure that their concerns were weighted in the development of security plans. Departmental officials informed concerned parties that prior to implementation, all security plans would need to be submitted to Transport Canada for review and approval. While this did not completely alleviate all concerns, it did provide a better understanding of the proposed Regulations and the implementation process. It was further stated that Transport Canada Regional Offices would work with individual operators in the identification of various security options during the development of security plans to minimize, if not eliminate, potential impact on business.

Replacement vessels

During the initial consultations, stakeholders advised the Department that the proposed schedule of vessels needed work as replacement vessels are at times put on certain routes due to unforeseen operational circumstances. It was suggested that further analysis of this issue be considered prior to determining whether the Regulations should capture vessels or routes. As a consequence, the revised schedules to the Regulations now list ferry routes and facilities rather than vessels. Additionally, clarification on the requirement for replacement vessels to have an approved security plan in place prior to operating has been made.

Security officer requirements

Some smaller ferry operators questioned the need to have security officers for both the vessel and facility. This concern was especially important for operators of smaller but higher risk facilities, as they do not currently have individual officers assigned to each facility or vessel. As a consequence, the proposed Regulations were amended to provide flexibility in the assigning of security officers since most ferry operators own both the vessels and

Accès public et répercussions économiques pour les collectivités

À la suite des premières consultations nationales en 2007, certaines collectivités et petites entreprises ont exprimé des préoccupations liées au fait que le Règlement proposé exigerait des procédures de sûreté pouvant entraver les activités commerciales ou les voies d'accès publiques. Par exemple, à Horseshoe Bay, à Vancouver, on craignait que le règlement proposé compromette l'accès public aux petites entreprises si des clôtures étaient installées autour des installations pour traversiers. En plus, à North Sydney, en Nouvelle-Écosse, les préoccupations concernaient l'accès des résidents aux voies publiques si des clôtures étaient installées près du port.

Pour aborder ces préoccupations, les officiers de Transports Canada ont tenu d'autres réunions avec les intervenants concernés pour expliquer la nature du Règlement, qui se base sur le rendement. Il a été souligné que les exigences du Règlement étaient à la fois normatives et basées sur le rendement et qu'il serait la responsabilité de l'exploitant du traversier intérieur ou de l'installation pour traversiers intérieurs, par l'entremise de ses plans de sûreté respectifs, d'adopter les mesures ou les procédures de sûreté appropriées à son exploitation ou à son installation. Il a aussi été mentionné qu'en raison des caractéristiques géographiques propres à chaque installation pour traversiers, le Règlement devait être basé sur le rendement pour permettre la souplesse nécessaire à l'industrie afin de satisfaire aux exigences réglementaires.

Puisque des entités des secteurs privé et public exploitent des services de traversiers, les intervenants concernés voulaient s'assurer que leurs préoccupations étaient prises en considération lors de l'élaboration des plans de sûreté. Les responsables ministériels ont avisé les parties concernées qu'avant l'application du Règlement, tous les plans de sûreté devraient être soumis à Transports Canada pour vérification et approbation. Même si cela n'a pas apaisé tous les soucis, cela a permis une meilleure compréhension du règlement proposé et du processus de mise en œuvre. Il a aussi été mentionné que les bureaux régionaux de Transports Canada collaboreraient individuellement avec les exploitants pour déterminer les diverses options en matière de sûreté au cours de l'élaboration des plans de sûreté en vue de réduire, sinon éliminer, tout impact potentiel sur l'entreprise.

Traversiers de remplacement

Au cours des consultations initiales, les intervenants ont avisé le ministère que l'annexe proposée des traversiers devait être revue, puisque des traversiers de remplacement sont parfois utilisés pour certains trajets en raison de circonstances opérationnelles imprévues. Il a été proposé qu'une analyse approfondie de ce problème soit réalisée avant de déterminer si le Règlement devrait concerner les traversiers ou les trajets. En conséquence, les annexes du Règlement énumèrent maintenant les installations pour traversiers intérieurs et les trajets des traversiers intérieurs plutôt que les traversiers mêmes. De plus, une précision a été apportée quant à l'exigence relative au plan de sûreté approuvé des traversiers de remplacement avant leur entrée en activité.

Exigences en matière d'agents de sûreté

Certains petits exploitants de traversiers ont remis en question le besoin d'avoir des agents de sûreté pour les traversiers intérieurs de même que pour les installations pour traversiers intérieurs. Cette préoccupation est particulièrement importante pour les exploitants d'installations plus petites mais à plus haut risque, puisqu'ils n'affectent pas actuellement des agents à chaque installation ou traversier. En conséquence, le règlement proposé a été

facilities. Provisions have been included to allow the same individual to occupy more than one position provided they are able to fulfill all the responsibilities for each position. Also, the Regulations clarify that a ferry security officer must be the master or a member of the crew.

### Implementation

Initially, several stakeholders expressed concern regarding the Regulations' entry into force date. Following the fall 2007 consultations, it was proposed that the Regulations would be in place by early 2008. Industry indicated that they needed time to both understand the regulatory requirements as well as to train security personnel and consult with the public on their proposed mitigation procedures as part of their security assessment and plan development processes.

In response to these overall implementation concerns, departmental officials both regionally and nationally continued to consult with industry stakeholders about the requirements of the proposed Regulations. Additional internal and external working groups and meetings were held on several occasions to discuss the operations of this unique sector of the marine industry. Significant effort was also spent by departmental officials in understanding the diversity of operations as well as educating industry about the performance-based nature of the Regulations and its inherent flexibilities.

Concerns were also received with respect to the application processes for the Marine Security Contribution Program, which concluded in November 2008 prior to the Regulations coming into force. Many stakeholders felt uneasy about spending on security enhancements without having the Regulations in force. Others expressed the need to have the proposed Regulations in place prior to the 2010 Olympics.

These concerns were addressed by providing stakeholders with a more detailed explanation of the regulatory process and the requirements under the Cabinet Directive on Streamlining Regulations (CDSR). It was explained that the proposed Regulations required changes to address operational concerns unique to the domestic ferry industry and find the balance between both performance and prescriptive requirements. Stakeholders were further informed throughout the development of the Regulations at the CMAC sessions held bi-annually. The majority of stakeholders are amenable to a late 2009 implementation.

### **Comments following pre-publication**

The proposed Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 19, 2009, followed by a 30-day comment period. A total of two comments were received from industry and they were both addressed with the parties in question. The first comment requested clarification of operator screening. As a result, minor changes were made, addressing the concern. The second submission resulted in the removal of a ferry operation due to changes in its operating environment.

modifié pour fournir une souplesse quant à l'affectation des agents de sûreté, puisque la plupart des exploitants de traversiers possèdent à la fois les traversiers et les installations pour traversiers intérieurs. Des dispositions ont été intégrées pour permettre à un même individu d'occuper plus d'un poste s'il s'acquitte des responsabilités de chacun des postes. Aussi, le projet de règlement précise qu'un agent de sûreté du traversier doit être le capitaine ou un membre de l'équipage.

### Entrée en vigueur

Au début, plusieurs intervenants ont soulevé une préoccupation relative à la date d'entrée en vigueur du Règlement. À la suite des consultations s'étant déroulées à l'automne 2007, il a été proposé que le Règlement entre en vigueur au début de l'année 2008. L'industrie a indiqué avoir besoin de temps pour bien comprendre les exigences du Règlement ainsi que pour former le personnel responsable de la sûreté et pour consulter le public sur leurs procédures d'atténuation proposées dans le cadre des processus d'élaboration de leur plan et de l'évaluation de la sûreté.

En réponse à toutes ces préoccupations en matière de mise en œuvre, les responsables ministériels régionaux et nationaux ont poursuivi les consultations avec les intervenants de l'industrie sur les exigences du règlement proposé. Des réunions additionnelles de groupes de travail internes et externes ont eu lieu à plusieurs reprises pour discuter des activités de ce secteur unique de l'industrie maritime. Les responsables ministériels ont fait un effort considérable pour comprendre la diversité des activités et pour éduquer l'industrie sur la nature du Règlement basée sur le rendement et sur sa souplesse inhérente.

Les préoccupations ont été traitées conformément au processus de demande du Programme de contribution pour la sûreté maritime, qui s'est achevé en novembre 2008, avant que le Règlement n'entre en vigueur. Plusieurs intervenants se sentaient mal à l'aise d'engager des dépenses pour améliorer la sûreté sans que le Règlement ne soit en vigueur. D'autres ont exprimé le besoin de mettre en place le Règlement avant les Jeux olympiques de 2010.

Ces préoccupations ont été abordées en expliquant plus en détail aux exploitants le processus réglementaire et les exigences en vertu de la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation (DCRR). Il a été expliqué que le règlement proposé exigeait des changements pour traiter les préoccupations liées aux opérations, uniques à l'industrie des traversiers intérieurs, et pour trouver l'équilibre entre les exigences normatives et celles reliées au rendement. Les intervenants ont aussi été informés lors de la tenue des deux séances annuelles du Conseil consultatif maritime canadien tout au long de l'élaboration du Règlement. La majorité des intervenants sont d'accord pour que l'entrée en vigueur du Règlement ait lieu à la fin de l'année 2009.

### **Commentaires suivant la période de publication préalable**

Le Règlement a été préalablement publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 19 septembre 2009, et le public a disposé d'une période de 30 jours pour formuler des commentaires. Deux commentaires ont été reçus de l'industrie et ils ont été tous deux traités avec les parties concernées. Dans le premier commentaire, il était demandé d'apporter des précisions sur le contrôle par les exploitants. Par conséquent, des changements mineurs ont été apportés pour répondre à cette préoccupation. Le deuxième commentaire a entraîné le retrait d'une opération de traversier en raison de changement dans l'environnement d'exploitation.

Other minor changes to the Regulations have been made in order to provide clarity, correct minor errors and modify administrative procedures for the issuance of interim ferry certificates.

Finally, the Regulations will enter into force on the day on which they are registered. However, upon registration, the entry into force will only apply to those domestic ferries and domestic ferry facilities located in the Pacific region. The Regulations will apply to domestic ferries and domestic ferry facilities located in the Ontario, Quebec and Atlantic regions on April 1, 2010.

#### ***Implementation, enforcement and service standards***

Transport Canada will utilize a graduated enforcement approach with respect to implementation of the Regulations. Recognizing the performance-based nature of the Regulations and an inherent degree of cultural change, the Department's initial focus will be on education and awareness, guidance to stakeholders and the use of assurances of compliance rather than on the issuance of administrative monetary penalties. The goal is to create a fair compliance and enforcement environment that allows industry to take corrective action first rather than to proceed immediately to issuing monetary penalties and/or summary convictions.

Since 2006, Transport Canada Marine Security, including its five regional offices, has been actively involved in the regulatory development, including educating stakeholders on the proposed requirements, to ensure a well-coordinated and efficient implementation. Trained security inspectors will be in all regions to perform required security plan approvals and to issue the required certification documents for both the ferries and ferry facilities. Recent consultations with affected domestic ferry stakeholders suggest strong industry readiness and support for regulatory implementation in fall 2009.

#### ***Contact***

Theresa Barclay  
Chief  
Marine Security Regulatory Affairs  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower B, 14th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-998-8224  
Fax: 613-949-3906  
Email: Theresa.Barclay@tc.gc.ca

D'autres modifications mineures ont été apportées au Règlement afin de fournir des précisions, de corriger de petites erreurs et de modifier les procédures administratives concernant l'émission de brevets pour traversiers.

Finalement, le Règlement entrera en vigueur à la date de son enregistrement. Cependant, à son entrée en vigueur, le Règlement ne s'appliquera qu'aux traversiers intérieurs et aux installations pour traversiers intérieurs qui sont situés dans la Région du Pacifique. Le Règlement sera applicable aux traversiers intérieurs et aux installations pour traversiers intérieurs qui sont situés dans les régions de l'Ontario, du Québec et de l'Atlantique à partir du 1<sup>er</sup> avril 2010.

#### ***Mise en œuvre, application et normes de service***

Transports Canada veillera à ce que le Règlement fasse l'objet d'une mise en application graduelle. Reconnaissant la nature du Règlement basée sur le rendement et un niveau de changement culturel, le principal but du Ministère sera l'éducation et la sensibilisation, l'orientation des intervenants et l'utilisation de transactions de conformité plutôt que l'émission de sanctions administratives pécuniaires. L'objectif est de créer une conformité équitable et un environnement d'application permettant d'abord à l'industrie de prendre des mesures correctives plutôt que de procéder immédiatement à une sanction pécuniaire et/ou à une déclaration sommaire de culpabilité.

Depuis 2006, la Direction de la sûreté maritime de Transports Canada, y compris ses cinq bureaux régionaux, s'est engagée activement dans l'élaboration du règlement, notamment en informant les intervenants des exigences proposées, pour assurer une mise en œuvre bien coordonnée et efficace. Des inspecteurs formés en sûreté se trouveront dans toutes les régions pour approuver les plans de sûreté et pour émettre les certificats de sûreté requis pour les traversiers et les déclarations de conformité pour les installations pour traversiers intérieurs. De récentes consultations avec les intervenants des traversiers intérieurs touchés indiquent un fort désir de l'industrie de se conformer et un appui à l'entrée en vigueur du Règlement au cours de l'automne 2009.

#### ***Personne-ressource***

Theresa Barclay  
Chef  
Affaires réglementaires de la sûreté maritime  
Transports Canada  
Place de Ville, Tour B, 14<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-998-8224  
Télécopieur : 613-949-3906  
Courriel : Theresa.Barclay@tc.gc.ca

Registration  
SOR/2009-322 December 3, 2009

CANADA NATIONAL PARKS ACT

**Regulations Amending Certain Regulations  
Made Under the Canada National Parks Act  
(Miscellaneous Program)**

P.C. 2009-1957 December 3, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to sections 16 and 17 of the *Canada National Parks Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada National Parks Act (Miscellaneous Program)*.

**REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS  
MADE UNDER THE CANADA NATIONAL PARKS  
ACT (MISCELLANEOUS PROGRAM)**

**NATIONAL PARKS OF CANADA  
FISHING REGULATIONS**

**1. The definition “overall length” in section 2 of the *National Parks of Canada Fishing Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

“overall length”, with respect to a fish other than a soft-shell clam, means the distance measured from the tip of the nose to the fork of the tail or, if there is no fork, to the tip of the tail and, in respect of a soft-shell clam, means the distance measured in a straight line through the longest part of the shell; (*longueur totale*)

**2. Subsection 7.2(5) of the Regulations is replaced by the following:**

7.2 (5) No person shall affix a salmon tag issued to the person under paragraph 4(b) to a salmon that is caught by another person unless that other person is a person who is under 16 years of age and referred to in subsection 3(3).

**3. (1) Paragraph 7.5(4)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) in the case of lake trout caught or taken outside Prince Albert National Park of Canada, the person has possession of the lake trout in accordance with the laws of Saskatchewan and has declared possession of the lake trout on entering Prince Albert National Park of Canada in the form provided by the superintendent; and

**(2) Subsection 7.5(5) of the Regulations is replaced by the following:**

(5) No person shall affix a lake trout tag issued to the person under section 4.1 to a lake trout that is caught by another person unless that other person is a person who is under 16 years of age and referred to in subsection 3(4).

Enregistrement  
DORS/2009-322 Le 3 décembre 2009

LOI SUR LES PARCS NATIONAUX DU CANADA

**Règlement correctif visant certains règlements pris  
en vertu de la Loi sur les parcs nationaux  
du Canada**

C.P. 2009-1957 Le 3 décembre 2009

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu des articles 16 et 17 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les parcs nationaux du Canada*, ci-après.

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT CERTAINS  
RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU DE LA LOI  
SUR LES PARCS NATIONAUX DU CANADA**

**RÈGLEMENT SUR LA PÊCHE DANS LES  
PARCS NATIONAUX DU CANADA**

**1. La définition de « longueur totale », à l'article 2 du *Règlement sur la pêche dans les parcs nationaux du Canada*<sup>1</sup>, est remplacée par ce qui suit :**

« longueur totale » Dans le cas d'un poisson, autre que la mye, la distance séparant le bout du museau et la fourche caudale ou, lorsqu'il n'y a pas de fourche, le bout de la queue; dans le cas des myes, la distance mesurée en ligne droite sur la partie la plus longue de la coquille. (*overall length*)

**2. Le paragraphe 7.2(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(5) Il est interdit à quiconque a obtenu une étiquette à saumon en application de l'alinéa 4b) de la fixer à un saumon pris par une autre personne à moins que celle-ci ne soit une personne âgée de moins de 16 ans visée au paragraphe 3(3).

**3. (1) L'alinéa 7.5(4)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) cette possession est conforme aux lois de la province de la Saskatchewan et a fait l'objet d'une déclaration sur un formulaire fourni par le directeur à l'arrivée de la personne dans le parc, dans le cas où celle-ci a capturé ou pris le touladi en dehors du parc;

**(2) Le paragraphe 7.5(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(5) Il est interdit à quiconque a obtenu une étiquette à touladi en application de l'article 4.1 de la fixer à un touladi pris par une autre personne, à moins que celle-ci ne soit une personne âgée de moins de 16 ans visée au paragraphe 3(4).

<sup>a</sup> S.C. 2000, c. 32

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1120; SOR/2003-54

<sup>a</sup> L.C. 2000, ch. 32

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1120; DORS/2003-54

**4. (1) The portion of section 15.1 of the English version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**15.1** No person shall catch and retain

**(2) Paragraphs 15.1(c) and (d) of the Regulations are replaced by the following:**

(c) subject to paragraph (d), invertebrates from Kouchibouguac National Park of Canada unless the person is the holder of a fishing permit, issued by the superintendent, authorizing their removal for scientific or park management purposes; or

(d) for commercial purposes, soft-shell clams from Kouchibouguac National Park of Canada unless the person is the holder of a licence that authorizes that activity and that is issued under the *National Parks of Canada Businesses Regulations*.

**5. Paragraph 17(f) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

f) un leurre ayant, selon le cas, plus de :

- (i) deux hameçons simples,
- (ii) deux hameçons multiples,
- (iii) un hameçon simple et un hameçon multiple;

**6. The portion of item 42 of Schedule II to the French version of the Regulations in column I is replaced by the following:**

---

Colonne I

Eaux des parcs

42. Toutes les eaux ....

---

**7. The portion of paragraph 12(a) of Part II of Schedule III to the English version of the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Species of Fish
12.	(a) All species of game fish

**8. The French version of the Regulations is amended by replacing “extrémité inférieure” with “extrémité aval” in the following provisions:**

- (a) items 32.3 and 32.4 in column I of Schedule II; and
- (b) subparagraph 2(c)(iii) in column II of Schedule V.

**9. The French version of the Regulations is amended by replacing “Doré” with “Doré jaune” in the following provisions:**

- (a) item 8 in column I of Schedule I;
- (b) paragraph 7(c) in column II of Part I of Schedule III; and
- (c) paragraph 8(c) in column II of Part I of Schedule III.

**NATIONAL PARKS HIGHWAY  
TRAFFIC REGULATIONS**

**10. Subsection 32(2) of the *National Parks Highway Traffic Regulations*<sup>2</sup> is repealed.**

<sup>2</sup> C.R.C., c. 1126

**4. (1) Le passage de l’article 15.1 de la version anglaise du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**15.1** No person shall catch and retain

**(2) Les alinéas 15.1c) et d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

c) sous réserve de l’alinéa d), des invertébrés dans le parc national Kouchibouguac du Canada, à moins de détenir un permis de pêche délivré par le directeur qui autorise la prise à des fins scientifiques ou de gestion du parc;

d) à des fins commerciales, de la mye dans le parc national Kouchibouguac du Canada, à moins de détenir un permis qui autorise cette activité et qui a été délivré en vertu du *Règlement sur l’exploitation de commerces dans les parcs nationaux du Canada*.

**5. L’alinéa 17f) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

f) un leurre ayant, selon le cas, plus de :

- (i) deux hameçons simples,
- (ii) deux hameçons multiples,
- (iii) un hameçon simple et un hameçon multiple;

**6. Le passage de l’article 42 de l’annexe II de la version française du même règlement figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :**

---

Colonne I

Eaux des parcs

42. Toutes les eaux ....

---

**7. Le passage de l’alinéa 12a) de la partie II de l’annexe III de la version anglaise du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Column II	
Item	Species of Fish
12.	(a) All species of game fish

**8. Dans les passages ci-après de la version française du même règlement, « extrémité inférieure » est remplacé par « extrémité aval » :**

- a) les articles 32.3 et 32.4 de l’annexe II, dans la colonne I;
- b) le sous-alinéa 2c)(iii) de l’annexe V, dans la colonne II.

**9. Dans les passages ci-après de la version française du même règlement, « Doré » est remplacé par « Doré jaune » :**

- a) l’article 8 de l’annexe I, dans la colonne I;
- b) l’alinéa 7c) de la partie I de l’annexe III, dans la colonne II;
- c) l’alinéa 8c) de la partie I de l’annexe III, dans la colonne II.

**RÈGLEMENT SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE  
DANS LES PARCS NATIONAUX**

**10. Le paragraphe 32(2) du *Règlement sur la circulation routière dans les parcs nationaux*<sup>2</sup> est abrogé.**

<sup>2</sup> C.R.C., ch. 1126

**NATIONAL PARKS CAMPING  
REGULATIONS**

**11. The long title of the *National Parks Camping Regulations*<sup>3</sup> is replaced by the following:**

**NATIONAL PARKS OF CANADA  
CAMPING REGULATIONS**

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

**13. (1) Paragraph 16(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) the holder of the permit fails to keep the campsite to which their permit applies or any portable cabin, trailer or other shelter or structure on that campsite in a satisfactory condition;

**(2) The portion of paragraph 16(d) of the French version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

d) le titulaire du permis néglige de se conformer, selon le cas :

**(3) Subparagraph 16(d)(ii) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) aux directives ou interdictions émanant de lui en vertu du présent règlement,

**(4) Subparagraph 16(d)(iii) of the Regulations is replaced by the following:**

(iii) any notice that has been posted by the superintendent at the entrance, or on the most common means of access, to a public campground.

**NATIONAL PARKS GARBAGE  
REGULATIONS**

**14. Section 15 of the *National Parks Garbage Regulations*<sup>4</sup> is replaced by the following:**

**15. Charges payable under sections 10 to 14 are payable within 30 days after the day on which a statement of account is sent by the superintendent.**

**NATIONAL PARKS OF CANADA FIRE  
PROTECTION REGULATIONS**

**15. Subsection 2.01(2) of the *National Parks of Canada Fire Protection Regulations*<sup>5</sup> is replaced by the following:**

(2) These Regulations do not apply in the Town of Banff or in the Town of Jasper.

**NATIONAL PARKS WILDLIFE REGULATIONS**

**16. The definition “traffic” in section 2 of the *National Parks Wildlife Regulations*<sup>6</sup> is repealed.**

**17. Paragraph 4(1)(d) of the Regulations is repealed.**

**18. Subsection 13.1(4.1) of the Regulations is repealed.**

**RÈGLEMENT SUR LE CAMPING  
DANS LES PARCS NATIONAUX**

**11. Le titre intégral du *Règlement sur le camping dans les parcs nationaux*<sup>3</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**RÈGLEMENT SUR LE CAMPING DANS  
LES PARCS NATIONAUX DU CANADA**

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

**13. (1) L'alinéa 16b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) le titulaire du permis néglige de garder l'emplacement de camping visé par son permis ou le chalet transportable, la roulotte ou tout autre abri ou construction qui s'y trouve, dans un état satisfaisant;

**(2) Le passage de l'alinéa 16d) de la version française du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

d) le titulaire du permis néglige de se conformer, selon le cas :

**(3) Le sous-alinéa 16d)(ii) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) aux directives ou interdictions émanant de lui en vertu du présent règlement,

**(4) Le sous-alinéa 16d)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(iii) à tout avis affiché par lui à l'entrée d'un terrain de camping public ou sur ses voies d'accès usuelles.

**RÈGLEMENT SUR LES ORDURES DANS  
LES PARCS NATIONAUX DU CANADA**

**14. L'article 15 du *Règlement sur les ordures dans les parcs nationaux du Canada*<sup>4</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**15. Les droits exigibles aux termes des articles 10 à 14 sont payables dans les trente jours suivant la date de l'envoi d'un état de compte par le directeur.**

**RÈGLEMENT SUR LA PRÉVENTION DES INCENDIES  
DANS LES PARCS NATIONAUX DU CANADA**

**15. Le paragraphe 2.01(2) du *Règlement sur la prévention des incendies dans les parcs nationaux du Canada*<sup>5</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(2) Le présent règlement ne s'applique pas aux villes de Banff et de Jasper.

**RÈGLEMENT SUR LA FAUNE DES PARCS NATIONAUX**

**16. La définition de « trafiquer », à l'article 2 du *Règlement sur la faune des parcs nationaux*<sup>6</sup>, est abrogée.**

**17. L'alinéa 4(1)d) du même règlement est abrogé.**

**18. Le paragraphe 13.1(4.1) du même règlement est abrogé.**

<sup>3</sup> SOR/80-127

<sup>4</sup> SOR/80-217; SOR/2001-449

<sup>5</sup> SOR/80-946; SOR/2003-302

<sup>6</sup> SOR/81-401

<sup>3</sup> DORS/80-127

<sup>4</sup> DORS/80-217; DORS/2001-449

<sup>5</sup> DORS/80-946; DORS/2003-302

<sup>6</sup> DORS/81-401

**NATIONAL PARKS OF CANADA LEASE  
AND LICENCE OF OCCUPATION  
REGULATIONS**

**19. Subsection 2(3) of the French version of the *National Parks of Canada Lease and Licence of Occupation Regulations*<sup>7</sup> is replaced by the following:**

(3) Pour l'application de la définition de « résident admissible » et du paragraphe (2), « commerce » s'entend d'un commerce muni d'un permis délivré en vertu du *Règlement sur l'exploitation de commerces dans les parcs nationaux du Canada* ou des règlements administratifs de la Corporation of the Town of Banff.

**20. The Regulations are amended by replacing “approved by the Minister” with “established by the Minister” in the following provisions:**

- (a) subsections 3(10);
- (b) subsection 9(1);
- (c) subsection 10(2); and
- (d) subsection 18(5).

**NATIONAL PARKS OF CANADA AIRCRAFT  
ACCESS REGULATIONS**

**21. Subsection 3(3) of the French version of the *National Parks Of Canada Aircraft Access Regulations*<sup>8</sup> is replaced by the following:**

(3) L'exploitant d'un service aérien commercial joint à sa demande une copie du permis l'autorisant à exploiter ce service dans le parc, lequel lui a été délivré en application de l'article 4.1 ou du paragraphe 10.1(2) du *Règlement sur l'exploitation de commerces dans les parcs nationaux du Canada*.

**MINGAN ARCHIPELAGO NATIONAL PARK  
RESERVE OF CANADA SNOWSHOE  
HARE REGULATIONS**

**22. Subsection 8(1) of the *Mingan Archipelago National Park Reserve of Canada Snowshoe Hare Regulations*<sup>9</sup> is replaced by the following:**

8. (1) Subject to any other provisions of these Regulations and any determinations made under sections 15 to 17, the superintendent shall issue a permit to snare snowshoe hare in the park reserve to an eligible person on application by that person in accordance with section 7.

**23. (1) The portion of paragraph 9(1)(d) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(d) any standard conditions that are specified by the superintendent, in accordance with sections 15 to 17, in respect of

**(2) Subparagraphs 9(1)(d)(vii) and (viii) of the Regulations are repealed.**

**(3) Subsection 9(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(2) Le directeur peut assortir tous les permis de chasse au collet délivrés pour une saison donnée de toute modalité supplémentaire nécessaire à la protection du lièvre d'Amérique dans la réserve

**RÈGLEMENT SUR LES BAUX ET LES PERMIS  
D'OCCUPATION DANS LES PARCS  
NATIONAUX DU CANADA**

**19. Le paragraphe 2(3) de la version française du *Règlement sur les baux et les permis d'occupation dans les parcs nationaux du Canada*<sup>7</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(3) Pour l'application de la définition de « résident admissible » et du paragraphe (2), « commerce » s'entend d'un commerce muni d'un permis délivré en vertu du *Règlement sur l'exploitation de commerces dans les parcs nationaux du Canada* ou des règlements administratifs de la Corporation of the Town of Banff.

**20. Dans les passages ci-après du même règlement, « ou selon les directives approuvées par lui » est remplacé par « ou selon les lignes directrices établies par le ministre » :**

- a) le paragraphe 3(10);
- b) le paragraphe 9(1);
- c) le paragraphe 10(2);
- d) le paragraphe 18(5).

**RÈGLEMENT SUR L'ACCÈS PAR AÉRONEF  
AUX PARCS NATIONAUX DU CANADA**

**21. Le paragraphe 3(3) de la version française du *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux du Canada*<sup>8</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(3) L'exploitant d'un service aérien commercial joint à sa demande une copie du permis l'autorisant à exploiter ce service dans le parc, lequel lui a été délivré en application de l'article 4.1 ou du paragraphe 10.1(2) du *Règlement sur l'exploitation de commerces dans les parcs nationaux du Canada*.

**RÈGLEMENT SUR LE LIÈVRE D'AMÉRIQUE DANS  
LA RÉSERVE À VOCATION DE PARC NATIONAL  
DE L'ARCHIPEL-DE-MINGAN DU CANADA**

**22. Le paragraphe 8(1) du *Règlement sur le lièvre d'Amérique dans la réserve à vocation de parc national de l'Archipel-de-Mingan du Canada*<sup>9</sup> est remplacé par ce qui suit :**

8. (1) Sous réserve des autres dispositions du présent règlement et des décisions prises en vertu des articles 15 à 17, le directeur délivre au demandeur admissible qui lui a présenté une demande conformément à l'article 7 un permis l'autorisant à chasser au collet le lièvre d'Amérique dans la réserve.

**23. (1) Le passage de l'alinéa 9(1)d) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

d) toute modalité générale fixée par le directeur, conformément aux articles 15 à 17, à l'égard des questions suivantes :

**(2) Les sous-alinéas 9(1)d)(vii) et (viii) du même règlement sont abrogés.**

**(3) Le paragraphe 9(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Le directeur peut assortir tous les permis de chasse au collet délivrés pour une saison donnée de toute modalité supplémentaire nécessaire à la protection du lièvre d'Amérique dans la réserve

<sup>7</sup> SOR/92-25; SOR/2002-237

<sup>8</sup> SOR/97-150; SOR/2004-299

<sup>9</sup> SOR/2004-301

<sup>7</sup> DORS/92-25; DORS/2002-237

<sup>8</sup> DORS/97-150; DORS/2004-299

<sup>9</sup> DORS/2004-301

et à la préservation, à la gestion et à l'administration de la réserve, ainsi qu'au maintien ou au rétablissement de son intégrité écologique.

**GROS MORNE NATIONAL PARK OF CANADA  
TIMBER HARVESTING REGULATIONS**

**24. Subsection 8(1) of the *Gros Morne National Park Of Canada Timber Harvesting Regulations*<sup>10</sup> is replaced by the following:**

**8. (1)** Subject to any other provisions of these Regulations and any determinations made under sections 17 to 19, the superintendent shall issue a timber harvesting permit to an applicant who submits an application in accordance with section 7.

**25. (1) The portion of paragraph 9(1)(f) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(f) any standard conditions that are specified by the superintendent, in accordance with sections 17 to 19, in respect of

**(2) Subparagraph 9(1)(f)(vi) of the Regulations is repealed.**

**(3) Paragraph 9(1)(f) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of subparagraph (x), by adding “and” at the end of subparagraph (ix) and by repealing subparagraph (xi).**

**(4) Subsection 9(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(2) Le directeur peut assortir tous les permis de récolte de bois délivrés pour une saison de récolte donnée de toute modalité supplémentaire nécessaire à la protection du bois ainsi qu'à la préservation, à la gestion et à l'administration du parc, notamment au maintien ou au rétablissement de son intégrité écologique.

**GROS MORNE NATIONAL PARK OF CANADA  
SNOWSHOE HARE REGULATIONS**

**26. Subsection 8(1) of the *Gros Morne National Park of Canada Snowshoe Hare Regulations*<sup>11</sup> is replaced by the following:**

**8. (1)** Subject to any other provisions of these Regulations and any determinations made under sections 15 to 17, the superintendent shall issue a permit to snare snowshoe hare in the park to an eligible person on application by that person in accordance with section 7.

**27. (1) The portion of paragraph 9(1)(d) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(d) any standard conditions that are specified by the superintendent, in accordance with sections 15 to 17, in respect of

**(2) Subparagraphs 9(1)(d) of the Regulations is amended by adding “and” at the end of subparagraph (iv) and by repealing subparagraphs (vi) and (vii).**

**(3) Subsection 9(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(2) Le directeur peut assortir tous les permis de chasse au collet délivrés pour une saison donnée de toute modalité supplémentaire nécessaire à la protection du lièvre d'Amérique ainsi qu'à la préservation, à la gestion et à l'administration du parc, notamment au maintien ou au rétablissement de son intégrité écologique.

<sup>10</sup> SOR/2005-204  
<sup>11</sup> SOR/2005-205

et à la préservation, à la gestion et à l'administration de la réserve, ainsi qu'au maintien ou au rétablissement de son intégrité écologique.

**RÈGLEMENT SUR LA RÉCOLTE DU BOIS DANS LE  
PARC NATIONAL DU GROS-MORNE DU CANADA**

**24. Le paragraphe 8(1) du *Règlement sur la récolte du bois dans le parc national du Gros-Morne du Canada*<sup>10</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**8. (1)** Sous réserve des autres dispositions du présent règlement et des décisions prises en vertu des articles 17 à 19, le directeur délivre un permis de récolte de bois au demandeur qui lui présente une demande conformément à l'article 7.

**25. (1) Le passage de l'alinéa 9(1)(f) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

f) toute modalité générale fixée par le directeur, conformément aux articles 17 à 19, à l'égard des questions suivantes :

**(2) Le sous-alinéa 9(1)(f)(vi) du même règlement est abrogé.**

**(3) Le sous-alinéa 9(1)(f)(xi) du même règlement est abrogé.**

**(4) Le paragraphe 9(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Le directeur peut assortir tous les permis de récolte de bois délivrés pour une saison de récolte donnée de toute modalité supplémentaire nécessaire à la protection du bois ainsi qu'à la préservation, à la gestion et à l'administration du parc, notamment au maintien ou au rétablissement de son intégrité écologique.

**RÈGLEMENT SUR LE LIÈVRE D'AMÉRIQUE DANS LE  
PARC NATIONAL DU GROS-MORNE DU CANADA**

**26. Le paragraphe 8(1) du *Règlement sur le lièvre d'Amérique dans le parc national du Gros-Morne du Canada*<sup>11</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**8. (1)** Sous réserve des autres dispositions du présent règlement et des décisions prises en vertu des articles 15 à 17, le directeur délivre au demandeur admissible qui lui a présenté une demande conformément à l'article 7 un permis l'autorisant à chasser au collet le lièvre d'Amérique dans le parc.

**27. (1) Le passage de l'alinéa 9(1)(d) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

d) toute modalité générale fixée par le directeur, conformément aux articles 15 à 17, à l'égard des questions suivantes :

**(2) Les sous-alinéas 9(1)(d)(vi) et (vii) du même règlement sont abrogés.**

**(3) Le paragraphe 9(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Le directeur peut assortir tous les permis de chasse au collet délivrés pour une saison donnée de toute modalité supplémentaire nécessaire à la protection du lièvre d'Amérique ainsi qu'à la préservation, à la gestion et à l'administration du parc, notamment au maintien ou au rétablissement de son intégrité écologique.

<sup>10</sup> DORS/2005-204  
<sup>11</sup> DORS/2005-205



**28. Paragraph 12(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

*b)* sur demande du directeur, d'un garde de parc, d'un agent de l'autorité ou d'un agent de la paix, lui présenter sans délai, selon le cas, ses collets, les lièvres d'Amérique en sa possession ou son permis pour qu'il puisse les examiner;

**COMING INTO FORCE**

**29. 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.)*

**Description**

The purpose of the *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada National Parks Act (Miscellaneous Program)* is to correct a number of errors, omissions, inconsistencies, ambiguities, redundancies and discrepancies between the English and French versions of various regulations that have been brought to the attention of the Parks Canada Agency by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR).

These regulations clarify certain provisions and make the links between certain sections of various regulations more apparent. They are also intended to clarify existing rights and obligations and to define the powers relating to the issuance of licences in order to ensure sound park management and facilitate the interpretation of the texts in question.

The amendments concern provisions scattered through a number of regulations administered by the Parks Canada Agency. All the amended regulations are made pursuant to the *Canada National Parks Act* (2000, c. 32) (the Act).

The *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada National Parks Act* concern the following 14 instruments:

- (SOR/96-169), *National Parks Highway Traffic Regulations, amendment;*
- (SOR/96-170), *National Parks Garbage Regulations;*
- (SOR/96-245), *National Parks Fishing Regulations, amendment;*
- (SOR/97-111), *Regulations Amending the National Parks Fishing Regulations;*
- (SOR/98-268), *Regulations Amending the National Parks Fishing Regulations;*
- (SOR/99-352), *Regulations Amending the National Parks Fishing Regulations;*
- (SOR/80-127), *National Parks Camping Regulations;*
- (SOR/2002-237), *Regulations Amending the National Parks Lease and Licence of Occupation Regulations;*
- (SOR/2003-302), *Regulations Amending the National Parks Fire Protection Regulations;*
- (SOR/2004-299), *Regulations Amending the National Parks Aircraft Access Regulations;*
- (SOR/97-102), *Regulations Amending the National Parks Wildlife Regulations;*

**28. L'alinéa 12b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

*b)* sur demande du directeur, d'un garde de parc, d'un agent de l'autorité ou d'un agent de la paix, lui présenter sans délai, selon le cas, ses collets, les lièvres d'Amérique en sa possession ou son permis pour qu'il puisse les examiner;

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION**

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Description**

Le *Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les parcs nationaux du Canada* corrige un certain nombre d'erreurs, d'omissions, d'incohérences, d'ambiguïtés, de redondances et de divergences entre les versions anglaise et française de divers règlements qui ont été portées à la connaissance de l'Agence Parcs Canada par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPEP).

Il précise également la teneur de certaines dispositions et les liens entre certains articles dans divers règlements. De plus, il clarifie des droits et obligations existants et les pouvoirs relatifs à l'émission de permis afin d'assurer une gestion saine des parcs et de faciliter l'interprétation des textes en question.

Les modifications envisagées portent sur des dispositions éparpillées dans un certain nombre de règlements dont l'administration incombe à l'Agence Parcs Canada. Tous les règlements modifiés sont pris en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (2000, ch. 32) (la Loi).

Le *Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les parcs nationaux du Canada* vise les 14 instruments suivants :

- (DORS/96-169) *Règlement sur la circulation routière dans les parcs nationaux, modification;*
- (DORS/96-170) *Règlement sur les ordures dans les parcs nationaux, modification;*
- (DORS/96-245) *Règlement modifiant le Règlement sur la pêche dans les parcs nationaux;*
- (DORS/97-111) *Règlement modifiant le Règlement sur la pêche dans les parcs nationaux;*
- (DORS/98-268) *Règlement modifiant le Règlement sur la pêche dans les parcs nationaux;*
- (DORS/99-352) *Règlement modifiant le Règlement sur la pêche dans les parcs nationaux;*
- (DORS/80-127) *Règlement sur le camping dans les parcs nationaux;*
- (DORS/2002-237) *Règlement modifiant le Règlement sur les baux et les permis d'occupation dans les parcs nationaux du Canada;*
- (DORS/2003-302) *Règlement modifiant le Règlement sur la prévention des incendies dans les parcs nationaux;*
- (DORS/2004-299) *Règlement sur l'accès par avion aux parcs nationaux;*
- (DORS/97-102) *Règlement sur la faune des parcs nationaux;*

- (SOR/2004-301), *Mingan Archipelago National Park Reserve of Canada Snowshoe Hare Regulations;*  
 (SOR/2005-204), *Gros Morne National Park of Canada Timber Harvesting Regulations;*  
 (SOR/2005-205), *Gros Morne National Park of Canada Snowshoe Hare Regulations.*

**Description and rationale**

**NATIONAL PARKS HIGHWAY TRAFFIC REGULATIONS (SOR/96-169)**

The *National Parks Highway Traffic Regulations* provide for the management and control of the use of motor vehicles in Canada's national parks.

As stated by the SJCSR, subsection 24(3) of the Act amply provides for offences to regulations enacted under it. Therefore, subsection 32(2) of these Regulations is superfluous and will be repealed.

**NATIONAL PARKS GARBAGE REGULATIONS (SOR/96-170)**

The *National Parks Garbage Regulations* provide for garbage collection and disposal services for residences and businesses located within the national parks of Canada and set out charges for these services. The purpose of this amendment is to correct an inconsistency between sections 14 and 15 of the Regulations. Section 14 specifies that on March 31, the superintendent must forward to the owner of a lot in the park information needed to determine the amount to be paid. However, under section 15, payment of the charges for garbage collection and disposal services, set out in sections 10 to 14, must be made in advance, that is, before April 1. There is, therefore, an inconsistency as it is practically impossible for the owner of a lot located in a park to pay charges before April 1, when the information needed to calculate such charges is not sent to that owner before March 31 of the same year. For that reason, section 15 is amended to state that charges payable under sections 10 to 14 are payable within 30 days of the date on which a statement of account is sent by the superintendent to the owner of a lot in the park.

**NATIONAL PARKS OF CANADA FISHING REGULATIONS (SOR/96-245), (SOR/97-111), (SOR/98-268), (SOR/99-352)**

These regulations provide for the management and control of fishing activities in Canada's national parks.

The purpose of the amendment to the definition of "overall length" in section 2 is to correct the ambiguity that the lack of a nose and tail in molluscs may cause when measuring their length. It is then specified that, in respect of a soft-shell clam, "overall length" means the distance measured in a straight line through the longest part of the shell.

Although subsections 7.2(5) and 7.5(5) of these regulations may give the impression that a person under 16 years of age can affix a salmon tag or lake trout tag to a fish caught by a third person, this is not the intent. These provisions are amended to clarify that only a person 16 years of age or older who is the holder of a salmon licence or lake trout endorsement can affix a salmon tag or lake trout tag to a fish caught by the person under 16 years that he or she is accompanying.

- (DORS/2004-301) *Règlement sur le lièvre d'Amérique dans la réserve à vocation de parc national de l'Archipel-de-Mingan du Canada;*  
 (DORS/2005-204) *Règlement sur la récolte du bois dans le parc national du Gros-Morne du Canada;*  
 (DORS/2005-205) *Règlement sur le lièvre d'Amérique dans le parc national du Gros-Morne du Canada.*

**Description et justification**

**RÈGLEMENT SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE DANS LES PARCS NATIONAUX (DORS/96-169)**

Le *Règlement sur la circulation routière dans les parcs nationaux* vise la gestion et le contrôle de l'utilisation des véhicules automobiles dans les parcs nationaux au Canada.

Le CMPEP a souligné que le paragraphe 24(3) de la Loi pourvoit amplement aux cas d'infractions aux règlements pris sous son régime. En conséquence, le paragraphe 32(2) du Règlement est superflu et est abrogé.

**RÈGLEMENT SUR LES ORDURES DANS LES PARCS NATIONAUX (DORS/96-170)**

Le *Règlement sur les ordures dans les parcs nationaux* traite des services d'enlèvement et d'élimination des ordures pour les résidences et les commerces situés à l'intérieur des parcs du Canada, et fixe les droits exigibles pour ces services. La modification corrige une incohérence entre les articles 14 et 15 du Règlement. L'article 14 précise que le directeur doit transmettre à tout propriétaire d'un lot situé dans le parc, le 31 mars, les renseignements pour déterminer les droits exigibles. Cependant, en vertu de l'article 15, les droits exigibles aux termes des articles 10 à 14 sont payables à l'avance, c'est-à-dire avant le 1<sup>er</sup> avril. Il y a donc incohérence, puisqu'il est pratiquement impossible pour le propriétaire d'un lot situé dans un parc de payer avant le 1<sup>er</sup> avril des droits, alors que les renseignements relatifs à leur calcul ne lui sont envoyés que le 31 mars de la même année. Pour ce motif, l'article 15 est modifié de manière à indiquer que les droits exigibles aux termes des articles 10 à 14 sont payables dans les 30 jours de la date à laquelle un état de compte est transmis par le directeur au propriétaire d'un lot situé dans le parc.

**RÈGLEMENT SUR LA PÊCHE DANS LES PARCS NATIONAUX DU CANADA (DORS/96-245), (DORS/97-111), (DORS/98-268), (DORS/99-352)**

Ce règlement traite de la gestion et du contrôle des activités de pêche dans les parcs nationaux du Canada.

La modification à la définition de « longueur totale » de l'article 2 remédie à l'ambiguïté que l'absence de museau et de queue chez les mollusques peut engendrer quant à la mesure de leur longueur. Il est donc précisé, en ce qui a trait aux myes, que la « longueur totale » s'entend de la distance mesurée en ligne droite sur la partie la plus longue de la coquille.

Les paragraphes 7.2(5) et 7.5(5) du Règlement peuvent donner l'impression qu'une personne âgée de moins de 16 ans peut fixer une étiquette à un saumon ou à un touladi pris par une autre personne. Tel n'est pas l'objet de ces dispositions. Ces dispositions sont modifiées afin de clarifier que seule une personne âgée de plus de 16 ans qui est titulaire d'un permis de pêche au saumon ou d'une autorisation de pêcher le touladi peut fixer une étiquette à saumon, ou à touladi selon le cas, à un poisson pêché par la personne âgée de moins de 16 ans qu'elle accompagne.

The French version of paragraph 7.5(4)(a) contains no wording equivalent to the words “and has declared possession of the lake trout on entering Prince Albert National Park in the prescribed form,” which appear in the English version. In addition, the English version doesn’t specify by whom the declaration form is prescribed. This amendment corrects the inconsistency between the English and French versions and specifies that the declaration form is prescribed by the superintendent.

Paragraphs 15.1(c) and (d) were inverted to ensure consistency in drafting and presenting all subsections of the section. The expression “subject to paragraph (d)” is added in paragraph (c) to clarify the connection between the two paragraphs and to harmonize their presentation with that of the two preceding paragraphs.

The word “ou” that appears at the end of paragraph (f) of section 17 in the French version is deleted to ensure consistency with Canadian legislative drafting principles.

Item 8 in Schedule I and items 7 and 8 in Schedule III Part I are amended to ensure consistency between the various provisions of the regulations by standardizing the use of terms and expressions. The French version of these provisions is amended by replacing “Doré” with “Doré jaune” in order to ensure the use of the same wording throughout the text of the Regulations.

The purpose of the amendment items 32.3 and 32.4 in Schedule II and in subparagraph 2(c)(iii) in Schedule V is to ensure consistency between the various provisions of the regulations by standardizing the use of terms and expressions. The French version of these provisions is amended by replacing “extrémité inférieure” with “extrémité aval” in order to ensure the use of the same wording throughout the text of the Regulations.

Item 42 in Schedule II is amended to eliminate the repetition of the expression “Toutes les eaux” that was mistakenly inserted twice in Column I of the Schedule.

In the English version, paragraph 12(a) in Schedule III, Part II, of these regulations is amended by adding “of game fish” to “all species” in Column II. The purpose of this amendment is to correct an omission by specifying that the application of this provision is limited to game fish.

#### **NATIONAL PARKS CAMPING REGULATIONS (SOR/80-127)**

The *National Parks Camping Regulations* provide for the management and control of camping activities in Canada’s national parks. The purpose of amending these regulations is to standardize the terms used in the Regulations and in the Act. The title is modified to specify that the Regulations apply to national parks of Canada.

The amendments to paragraph 16(b) and (d) removes the appearance of a subjective character to the superintendent’s authority and corrects errors in syntax as well as a discrepancy between the English and French versions. These amendments neither reduce nor increase the superintendent’s authority.

#### **NATIONAL PARKS OF CANADA LEASE AND LICENCE OF OCCUPATION REGULATIONS (SOR/2002-237)**

These regulations provide authority to grant leases and licences of occupation for the use of public lands in the national parks and establish the rents for the use of park lands. The rents apply to commercial, institutional and residential uses, including the use of cottages on park lands.

La version française de l’alinéa 7.5(4)a ne contient aucun équivalent à la portion de phrase « and has declared possession of the lake trout on entering Prince Albert National Park in the prescribed form » qui figurent dans la version anglaise. De plus, la version anglaise ne précise pas qui prescrit le formulaire de déclaration. La modification remédie à l’incohérence entre les versions anglaise et française, et précise que le formulaire de déclaration est fourni par le directeur.

Les alinéas 15.1c) et d) sont inversés afin d’assurer une cohérence dans la rédaction et la présentation de l’ensemble des paragraphes de la disposition. L’ajout de l’expression « sous réserve de l’alinéa d) » rend plus clair le lien entre les deux paragraphes et harmonise leur présentation avec celle des deux paragraphes précédents.

Le mot « ou » qui apparaît à la fin de l’alinéa f) de l’article 17 de la version française est supprimé afin de respecter les conventions de rédaction législatives du Canada.

Les modifications à l’article 8 de l’annexe I et les articles 7 et 8 dans la partie I de l’annexe III du Règlement assurent une cohérence entre les diverses dispositions de ce règlement en normalisant l’usage des termes et expressions. La version française de ces articles est modifiée en remplaçant « Doré » par « Doré jaune » afin de retrouver la même expression dans l’ensemble des dispositions du Règlement.

Les modifications aux articles 32.3 et 32.4 de l’annexe II et au sous-alinéa 2c)(iii) de l’annexe V du Règlement assurent une cohérence entre les diverses dispositions de ce règlement en normalisant l’usage des termes et expressions. La version française de ces dispositions est modifiée en remplaçant « extrémité inférieure » par « extrémité aval » afin de retrouver la même expression dans l’ensemble des dispositions du Règlement.

La modification à l’article 42 de l’annexe II du Règlement retire une répétition de l’expression « Toutes les eaux » qui s’est glissée deux fois par erreur dans la colonne I de l’annexe.

La version anglaise de l’alinéa 12a) de la partie II dans l’annexe III du Règlement est modifiée en ajoutant l’expression « of game fish » à l’expression « all species » dans la colonne II et ce afin de corriger l’omission de la version anglaise de limiter son application aux espèces de poissons de sport.

#### **RÈGLEMENT SUR LE CAMPING DANS LES PARCS NATIONAUX (DORS/80-127)**

Le *Règlement sur le camping dans les parcs nationaux* traite de la gestion et du contrôle des activités de camping dans les parcs nationaux du Canada. Les modifications apportées au Règlement uniformisent les expressions employées dans ce règlement et celles de la Loi. Le changement dans le titre du Règlement précise l’application de ces modalités aux parcs nationaux du Canada.

Les modifications apportées aux alinéas 16b) et d) du Règlement retire l’apparence du caractère subjectif du pouvoir du directeur et corrige des erreurs de syntaxe et des incohérences entre les versions française et anglaise. Ces modifications ne diminuent ni n’accroissent le pouvoir du directeur.

#### **RÈGLEMENT SUR LES BAUX ET LES PERMIS D’OCCUPATION DANS LES PARCS NATIONAUX (DORS/2002-237)**

Ce règlement confère le pouvoir d’octroyer des baux et des permis d’occupation pour l’utilisation des terres domaniales situées dans les parcs nationaux et il fixe les loyers pour l’utilisation des parcs à des fins commerciales, institutionnelles ou d’habitation, dont l’utilisation de chalets dans les parcs.

The purpose of amending the French version of subsection 2(3) is to take into consideration the enactment of SOR/98-455 and SOR/2002-370, which successively modified the title of the *National Parks of Canada Businesses Regulations*.

In the French version of subsections 3(10); 9(1); 10(2) and 18(5) “ou selon les directives approuvées par lui” is replaced with “ou selon les lignes directrices établies par le ministre” to standardize the terms used in the Regulations and in the Act.

**NATIONAL PARKS OF CANADA FIRE  
PROTECTION REGULATIONS  
(SOR/2003-302)**

These regulations provide regulatory controls for fire protection in the national parks of Canada. The Regulations include provisions that are applicable to structural and wild fires in the national parks, including forest fires. The Towns of Banff and Jasper are located in national parks. Two agreements between the Governments of Canada and Alberta enable these two municipalities to exercise local government authorities and to pass by-laws for municipal purposes, including fire protection. The Regulations were amended to take these agreements into account and to specify that the Regulations do not apply in the Town of Banff or in the Town of Jasper.

**NATIONAL PARKS OF CANADA AIRCRAFT  
ACCESS REGULATIONS (SOR/2004-299)**

These regulations provide for the control of aircraft access to national parks, the landing or take-off of an aircraft in a national park or a national park reserve. The purpose of amending the French version of subsection 3(3) of these regulations is to take into consideration the enactment of SOR/98-455 and SOR/2002-370, which successively modified the title of the *National Parks of Canada Businesses Regulations*.

**NATIONAL PARKS WILDLIFE  
REGULATIONS (SOR/97-102)**

These regulations protect wildlife and the environment in national parks by controlling the hunting and possession of wildlife and the use and possession of firearms. The amendments to section 2, paragraph 4(1)(d) and subsection 13.1(4.1) correct a redundancy in the Regulations. The Act already establishes a prohibition against trafficking in any wildlife killed or procured within a park. It also provides for contraventions to the Regulations, permits, licences or other authorizing instruments issued under the Regulations. Therefore, the definition of “traffic” in section II and paragraph 4(1)(d) as well as subsection 13.1(4.1) of the Regulations are superfluous and will be repealed.

**MINGAN ARCHIPELAGO NATIONAL PARK  
RESERVE OF CANADA SNOWSHOE  
HARE REGULATIONS  
(SOR/2004-301)**

These regulations govern the exercise of traditional renewable resource harvesting activities in Mingan Archipelago National Park Reserve of Canada.

La modification à la version française du paragraphe 2(3) prend en compte la promulgation du DORS/98-455 et du DORS/2002-370 qui ont successivement modifié le titre du *Règlement sur la pratique de commerces dans les parcs nationaux*.

Les paragraphes 3(10); 9(1); 10(2) et 18(5) de ce règlement sont également modifiés afin d’uniformiser les expressions employées dans le Règlement et celles utilisées dans la Loi. Ainsi, les mots « ou selon les directives approuvées par lui » sont remplacés par « ou selon les lignes directrices établies par le ministre » dans la version française de ces dispositions.

**RÈGLEMENT SUR LA PRÉVENTION DES INCENDIES  
DANS LES PARCS NATIONAUX DU CANADA  
(DORS/2003-302)**

Ce règlement prévoit des contrôles en matière de protection des incendies dans les parcs nationaux du Canada, notamment concernant les incendies de bâtiments, les feux de friches et les feux de forêt. Comme les villes de Banff et de Jasper sont situées dans des parcs nationaux, des ententes entre les gouvernements du Canada et de l’Alberta, permettent à ces municipalités d’exercer des pouvoirs d’administration locale et d’établir des règlements administratifs pour les besoins municipaux, y compris pour la protection contre les incendies dans ces municipalités. Le Règlement a été modifié afin de tenir compte de ces ententes et de préciser que le Règlement ne s’applique pas dans les villes de Banff ou de Jasper.

**RÈGLEMENT SUR L’ACCÈS PAR AÉRONEF AUX PARCS  
NATIONAUX DU CANADA (DORS/2004-299)**

Ce règlement assure le contrôle de l’accès par aéronefs aux parcs nationaux, de leurs atterrissages et décollages dans un parc national ou une réserve de parc national. La modification à la version française du paragraphe 3(3) du Règlement prend en compte la promulgation du DORS/98-455 et du DORS/2002-370 qui ont successivement modifié le titre du *Règlement sur la pratique de commerces dans les parcs nationaux du Canada*.

**RÈGLEMENT SUR LA FAUNE DES PARCS  
NATIONAUX (DORS/97-102)**

Ce règlement protège la faune et l’environnement dans les parcs nationaux en contrôlant la chasse et la possession d’animal sauvage ainsi que l’utilisation et la possession d’armes à feu. La modification à l’article 2, à l’alinéa 4(1)d) et au paragraphe 13.1(4.1) élimine des redondances dans le Règlement. La Loi établi déjà l’interdiction de trafiquer des animaux sauvages tués dans un parc ou en provenant ainsi que l’infraction pour laquelle contrevient aux règlements, ou aux modalités d’une licence, d’un permis, ou d’une autre autorisation délivrés en vertu des règlements. La définition de « trafiquer » à l’article 2 et à l’alinéa 4(1)d) ainsi que le paragraphe 13.1(4.1) sont donc superflus et sont abrogés.

**RÈGLEMENT SUR LE LIÈVRE D’AMÉRIQUE  
DANS LA RÉSERVE À VOCATION DE PARC  
NATIONAL DE L’ARCHIPEL-DE-MINGAN  
DU CANADA (DORS/2004-301)**

Ce règlement régit l’exercice des activités traditionnelles en matière de ressources renouvelables dans la réserve à vocation de parc national de l’Archipel-de-Mingan du Canada.

The SJCSR has expressed concerns about the subjective nature of the regulatory authority to issue permits to persons who submit applications as such discretion cannot exist in a regulation without objective criteria. Several provisions are amended to ensure that there is no perception of subjective authority in issuing permits and determining related conditions.

Subsection 8(1) provides that the superintendent “may” issue a permit to an eligible person on application by that person. The amendment specifies that the issuance of a permit is subject to decisions made by the superintendent under sections 15 to 17 of the Regulations and that the permit should be issued if the application meets the requirements. This amendment neither reduces nor increases the superintendent’s authority.

Paragraph 9(1)(d) is amended to make the regulations more explicit by defining the scope of the powers delegated to the superintendent. It makes clear that the superintendent may determine standard conditions under which snaring of snowshoe hare may be conducted, in accordance with sections 15 to 17 of the Regulations. In addition, the amendment repeals subparagraphs 9(1)(d)(vii) and (viii), which address matters for which the superintendent is not entitled to determine standard conditions. In doing so, it is in compliance with the intent of subsection 17(3) of the Act.

Subsection 9(2) is amended to correct a discrepancy between the English and French versions by replacing “Le directeur peut assortir tout permis” with “Le directeur peut assortir tous les permis” in the French version of this subsection.

**GROS MORNE NATIONAL PARK OF CANADA  
TIMBER HARVESTING REGULATIONS  
(SOR/2005-204)**

These regulations govern the exercise of traditional renewable resource harvesting activities in Gros Morne National Park of Canada.

The SJCSR has expressed concerns about the subjective nature of the regulatory authority to issue permits to persons who submit applications as such discretion cannot exist in a regulation without objective criteria. Several provisions are amended to ensure that there is no perception of subjective authority in issuing permits and determining related conditions.

Subsection 8(1) is amended to clearly define the scope of the powers delegated to the superintendent. It specifies that the issuance of a permit is subject to decisions made by the superintendent under sections 17 to 19 of the Regulations and that the permit should be issued if the application meets the requirements.

Paragraph 9(1)(f) is amended to make the Regulations more explicit by defining the scope of the powers delegated to the superintendent. The amendment specifies that the superintendent may determine standard conditions under which timber harvesting activities may be conducted, in accordance with sections 17 to 19 of the Regulations. In addition, the amendment repeals subparagraphs 9(1)(f)(vi) and (xi), which address matters for which the superintendent is not entitled to determine standard conditions. In doing so, it is in compliance with the intent of subsection 17(3) of the Act.

Le CMPER a exprimé certaines préoccupations quant au caractère subjectif du pouvoir réglementaire d’émettre un permis au demandeur car une telle discrétion ne pourrait exister dans un règlement sans critères objectifs. Plusieurs dispositions du Règlement ont été modifiées afin de s’assurer qu’il n’y ait pas apparence d’un pouvoir subjectif dans l’émission des permis et des conditions qui y sont rattachées.

Le paragraphe 8(1) du Règlement prévoit que le directeur « peut » délivrer un permis au demandeur admissible qui lui a présenté une demande. La modification précise que la délivrance d’un permis est assujettie aux décisions prises par le directeur en vertu des articles 15 à 17 du Règlement, et que le permis doit être émis lorsque la demande satisfait aux exigences. Cette modification ne diminue ni n’accroît le pouvoir du directeur.

L’alinéa 9(1)d) est modifié de manière à rendre le Règlement plus explicite en précisant que le directeur peut établir des modalités générales — dans le respect desquelles la chasse au lièvre d’Amérique peut être exercée — conformément aux dispositions des articles 15 à 17 du Règlement. Afin de respecter l’esprit du paragraphe 17(3) de la Loi, la modification abroge les sous-alinéas 9(1)d)(vii) et (viii) du Règlement qui traitent de questions à l’égard desquelles le directeur n’est pas en droit d’établir des modalités générales.

Le paragraphe 9(2) est modifié afin de corriger des divergences entre les versions anglaise et française en remplaçant les mots « Le directeur peut assortir tout permis » par « Le directeur peut assortir tous les permis » dans la version française de ce paragraphe.

**RÈGLEMENT SUR LA RÉCOLTE DE BOIS DANS  
LE PARC NATIONAL DU GROS-MORNE  
DU CANADA (DORS/2005-204)**

Ce règlement régit l’exercice des activités traditionnelles en matière de ressources renouvelables dans le parc national du Gros-Morne du Canada.

Le CMPER a exprimé certaines préoccupations quant au caractère subjectif du pouvoir réglementaire d’émettre un permis au demandeur car une telle discrétion ne pourrait exister dans un règlement sans critères objectifs. Plusieurs dispositions du Règlement ont été modifiées afin de s’assurer qu’il n’y ait pas apparence d’un pouvoir subjectif dans l’émission des permis et des conditions qui y sont rattachées.

Le paragraphe 8(1) est modifié de manière à définir avec précision la portée des pouvoirs délégués au directeur. Il précise que la délivrance d’un permis est assujettie aux décisions prises par le directeur en vertu des articles 17 à 19 du Règlement, et précise l’obligation d’émettre le permis lorsque le demandeur satisfait aux exigences.

L’alinéa 9(1)f) est modifié de manière à rendre le Règlement plus explicite en délimitant la portée des pouvoirs délégués au directeur. Cette modification précise que le directeur peut établir des modalités générales — dans le respect desquelles la récolte du bois peut être exercée — conformément aux dispositions des articles 17 à 19 du Règlement. Afin de respecter l’esprit du paragraphe 17(3) de la Loi, la modification abroge les sous-alinéas 9(1)f)(vi) et (xi) du Règlement qui traitent de questions à l’égard desquelles le directeur n’est pas en droit d’établir des modalités générales.

Subsection 9(2) is amended to correct a discrepancy between the English and French versions by replacing “Le directeur peut assortir tout permis” with “Le directeur peut assortir tous les permis” in the French version of this subsection.

**GROS MORNE NATIONAL PARK OF CANADA  
SNOWSHOE HARE REGULATIONS  
(SOR/2005-205)**

These regulations govern the exercise of traditional renewable resource harvesting activities in Gros Morne National Park of Canada.

The SJCSR has expressed concerns about the subjective nature of the regulatory authority to issue permits to persons who submit applications as such discretion cannot exist in a regulation without objective criteria. Several provisions are amended to ensure that there is no perception of subjective authority in issuing permits and determining related conditions.

Subsection 8(1) is amended to clearly define the scope of the powers delegated to the superintendent. Hence, without either increasing or reducing the superintendent’s authority, this amendment avoids uselessly expressing this authority subjectively. It specifies that the issuance of a permit is subject to decisions made by the superintendent under sections 15 to 17 and that the permit should be issued if the application meets the requirements.

Paragraph 9(1)(d) is amended to specify that the superintendent may determine standard conditions under which snaring of snowshoe hare may be conducted, in accordance with sections 15 to 17 of the Regulations. In addition, the amendment repeals subparagraphs 9(1)(d)(vi) and (vii), which address matters for which the superintendent is not entitled to determine standard conditions. In doing so, it is in compliance with the intent of subsection 17(3) of the Act.

Subsection 9(2) is amended to correct a discrepancy between the English and French versions by replacing “Le directeur peut assortir tout permis” with “Le directeur peut assortir tous les permis” in the French version of this subsection.

The amendment to paragraph 12(b) corrects a mistake in syntax. It replaces “sur la demande du directeur” with “sur demande du directeur” in the French version of the paragraph.

**Consultation**

The amendments are non-controversial in nature. They correct errors and clarify the meaning of certain provisions. Furthermore, all of these amendments stem from the comments of the SJCSR and do not result in major changes. Nevertheless, consultations were held in September 2008 with the superintendents of the parks affected by the amendment to subsection 8(1) in each of SOR/2005-205, SOR/2005-204 and SOR/2004-301. The consulted superintendents expressed their complete agreement with the proposed amendments.

**Compliance and enforcement**

All the amendments do is implement minor corrections, make the links between certain sections of various regulations more apparent and clarify existing rights and obligations. The existing compliance and enforcement mechanisms under the Act and its regulations will continue to apply.

La modification au paragraphe 9(2) corrige des divergences entre les versions anglaise et française en remplaçant les mots « Le directeur peut assortir tout permis » par « Le directeur peut assortir tous les permis » dans la version française de ce paragraphe.

**RÈGLEMENT SUR LE LIÈVRE D’AMÉRIQUE DANS  
LE PARC NATIONAL DU GROS-MORNE  
DU CANADA (DORS/2005-205)**

Ce règlement régit l’exercice des activités traditionnelles en matière de ressources renouvelables dans le parc national du Gros-Morne du Canada.

Le CMPER a exprimé certaines préoccupations quant au caractère subjectif du pouvoir réglementaire d’émettre un permis au demandeur car une telle discrétion ne pourrait exister dans un règlement sans critères objectifs. Plusieurs dispositions du Règlement ont été modifiées afin de s’assurer qu’il n’y ait pas apparence d’un pouvoir subjectif dans l’émission des permis et des conditions qui y sont rattachées.

Le paragraphe 8(1) est modifié de manière à définir avec précision la portée des pouvoirs délégués au directeur. Ainsi, sans diminuer ni accroître le pouvoir du directeur, la présente disposition est modifiée de manière à éviter que ce pouvoir soit inutilement exprimé de façon subjective. Il précise que la délivrance d’un permis est assujettie aux décisions prises par le directeur en vertu des articles 15 à 17, et affirme l’obligation d’émettre le permis lorsque le demandeur satisfait aux exigences.

L’alinéa 9(1)d) est modifié afin de préciser que le directeur peut établir des modalités générales — dans le respect desquelles la chasse au lièvre d’Amérique peut être exercée — conformément aux dispositions des articles 15 à 17 du Règlement. Afin de respecter l’esprit du paragraphe 17(3) de la Loi, la modification abroge les sous-alinéas 9(1)d)(vi) et (vii) qui traitent de questions à l’égard desquelles le directeur n’est pas en droit d’établir des modalités générales.

Le paragraphe 9(2) est modifié afin de corriger des divergences entre les versions anglaise et française en remplaçant les mots « Le directeur peut assortir tout permis » par « Le directeur peut assortir tous les permis » dans la version française de ce paragraphe.

La modification apportée à l’alinéa 12b) corrige une erreur de syntaxe en remplaçant « sur la demande du directeur » par « sur demande du directeur » dans la version française du paragraphe.

**Consultation**

Les modifications proposées ne prêtent pas à controverse. Elles visent à corriger des erreurs et à préciser le sens de certaines dispositions. De plus, toutes ces modifications découlent des commentaires du CMPER et aucun changement substantiel n’en résulte. Des consultations ont néanmoins été tenues en septembre 2008 auprès des directeurs des parcs touchés par les modifications au paragraphe 8(1) de chacun des DORS/2005-205, DORS/2005-204 et DORS/2004-301. Les directeurs ont exprimé leur complète adhésion aux modifications proposées.

**Respect et exécution**

Les modifications ne font que mettre en place des correctifs mineurs, rendre plus évidents les liens entre certaines parties de divers règlements et préciser des droits existants et les obligations qui en découlent. Les mécanismes actuels de conformité et de mise en œuvre de la Loi et de ses règlements continuent de s’appliquer.

***Contacts***

Fouad Sadiki  
Policy and Regulatory advisor  
Legislative and Regulatory Affairs  
Legislation and Policy Branch  
National Parks Directorate  
Parks Canada  
25 Eddy Street, 4th Floor, Room 415 (25-4-Q)  
Gatineau, Quebec  
K1A 0M5  
Telephone: 819-994-2698  
Fax: 819-997-0835  
Email: fouad.sadiki@pc.gc.ca

Stéphane Doucet  
Manager  
Legislative and Regulatory Affairs  
Legislation and Policy Branch  
National Parks Directorate  
Parks Canada  
25 Eddy Street, 4th Floor, Room 414 (25-4-Q)  
Gatineau, Quebec  
K1A 0M5  
Telephone: 819-994-2699  
Fax: 819-997-0835  
Email: stephane.doucet@pc.gc.ca

***Personnes-ressources***

Fouad Sadiki  
Conseiller  
Politiques et règlements  
Affaires législatives et réglementaires  
Direction de la législation et de la politique  
Parcs Canada  
25, rue Eddy, 4<sup>e</sup> étage, Bureau 415 (25-4-Q)  
Gatineau (Québec)  
K1A 0M5  
Téléphone : 819-994-2698  
Télécopieur : 819-997-0835  
Courriel : fouad.sadiki@pc.gc.ca

Stéphane Doucet  
Gestionnaire  
Politiques et règlements  
Affaires législatives et réglementaires  
Direction de la législation et de la politique  
Parcs Canada  
25, rue Eddy, 4<sup>e</sup> étage, Bureau 414 (25-4-Q)  
Gatineau (Québec)  
K1A 0M5  
Téléphone : 819-994-2699  
Télécopieur : 819-997-0835  
Courriel : stephane.doucet@pc.gc.ca

Registration  
SOR/2009-323 December 10, 2009

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

**Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Electronic Stability Control Systems)**

P.C. 2009-1977 December 10, 2009

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Electronic Stability Control Systems)*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 14, 2009, and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Electronic Stability Control Systems)*.

**REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (ELECTRONIC STABILITY CONTROL SYSTEMS)**

**AMENDMENTS**

1. Schedule III to the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 124:

Enregistrement  
DORS/2009-323 Le 10 décembre 2009

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

**Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de contrôle électronique de la stabilité)**

C.P. 2009-1977 Le 10 décembre 2009

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de contrôle électronique de la stabilité)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 14 mars 2009 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de contrôle électronique de la stabilité)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (SYSTÈMES DE CONTRÔLE ÉLECTRONIQUE DE LA STABILITÉ)**

**MODIFICATIONS**

1. L'annexe III du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'article 124, de ce qui suit :

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 16  
<sup>1</sup> C.R.C., c. 1038

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 16  
<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038



Column I		Column III Classes of Vehicles													Column II		
Item (CMVSS)	Description	Motorcycle					Restricted-use Motorcycle	Multi- purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow- mobile	Snow- mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low- speed Vehicle	Three- wheeled Vehicle
		Enclosed Motor- cycle	Open Motor- cycle	Limited-speed Motorcycle	Motor Tricycle	Motorcycle											
126	Electronic Stability Control Systems						X		X					X			

Colonne I		Colonne III Catégorie de véhicules													Colonne II		
Article (NSVAC)	Description	Motocyclette					Tricycle à moteur	Motocyclette à usage restreint	Motoneige	Traf- neau de moto- neige	Chariot de conver- sion	Remor- que	Véhicule de tourisme à usages multiples	Voiture de tourisme	Véhicule importé temporairement à des fins spéciales	Véhi- cule à basse vitesse	Véhi- cule à trois roues
		Motocyclette à habita- cle fermé	Motocyclette sans habitacle fermé	Moto- cyclette à vitesse limitée	Moto- cyclette à usage restreint	Motocyclette à usage restreint											
126	Systèmes de contrôle électronique de la stabilité													X			

**2. (1) Subsection 101(1) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (x), by adding “and” at the end of paragraph (y) and by adding the following after paragraph (y):**

(z) the electronic stability control system off control.

**(2) Subsection 101(2) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (u) and by adding the following after paragraph (v):**

(w) an electronic stability control system malfunction; and  
(x) the deactivation of the electronic stability control system.

**(3) Subsection 101(5) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (k), by adding “and” at the end of paragraph (l) and by adding the following after paragraph (l):**

(m) the electronic stability control system off control.

**(4) The portion of subsection 101(7) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(7) The identification in respect of each of the controls for the systems referred to in paragraphs (3)(a), (c) and (e) and (5)(a) to (c) and (f) to (m), other than an identification symbol in respect of a foot control, of a hand control that is mounted on the steering column, on the floor, on the floor console or in the windshield header area, or of a control for an air-conditioning and heating system that does not direct air directly onto the windshield, shall

**(5) Subsection 101(9) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (n) and by adding the following after paragraph (o):**

(p) the electronic stability control system malfunction tell-tale; and  
(q) the electronic stability control system off tell-tale.

**(6) The portion of subsection 101(14) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(14) Except as provided in subsection (20) and in S5.5.5 of *Technical Standards Document No. 126, Electronic Stability Control Systems*, no tell-tale shall emit light except

**(7) Table I to section 101 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following at the end of that Table:**

**2. (1) Le paragraphe 101(1) de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa y), de ce qui suit :**

z) la commande de désactivation du système de contrôle électronique de la stabilité.

**(2) Le paragraphe 101(2) de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa v), de ce qui suit :**

w) le mauvais fonctionnement du système de contrôle électronique de la stabilité;  
x) la désactivation du système de contrôle électronique de la stabilité.

**(3) Le paragraphe 101(5) de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa l), de ce qui suit :**

m) la commande de désactivation du système de contrôle électronique de la stabilité.

**(4) Le passage du paragraphe 101(7) de l’annexe IV du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(7) Toute forme d’identification des commandes des systèmes visés aux alinéas (3)a), c) et e) et (5)a) à c) et f) à m), sauf celle des commandes au pied, des commandes manuelles placées sur la colonne de direction, au plancher, sur la console au plancher ou au plafond près du pare-brise, et des commandes d’un système de climatisation et de chauffage qui n’envoie pas l’air directement sur le pare-brise doit :

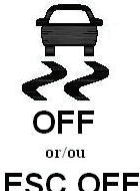
**(5) Le paragraphe 101(9) de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa o), de ce qui suit :**

p) le témoin de mauvais fonctionnement du système de contrôle électronique de la stabilité;  
q) le témoin de la désactivation du système de contrôle électronique de la stabilité.

**(6) Le passage du paragraphe 101(14) de l’annexe IV du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**



(14) Sous réserve du paragraphe (20) et de la disposition S5.5.5 du *Document de normes techniques n° 126 — Systèmes de contrôle électronique de la stabilité*, les témoins ne doivent s’allumer que pour :

**(7) Le tableau I de l’article 101 de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, à la fin de ce tableau, de ce qui suit :**

Control	Identification	Commande
Electronic stability control system off		Désactivation du système de contrôle électronique de la stabilité

**(8) Table II to section 101 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following at the end of that Table:**

**(8) Le tableau II de l'article 101 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, à la fin de ce tableau, de ce qui suit :**

Display	Tell-tale Colour	Identification	Couleur du témoin	Affichage
Electronic stability control system or related systems malfunction	YELLOW		JAUNE	Mauvais fonctionnement du système de contrôle électronique de la stabilité ou de systèmes connexes
Electronic stability control system off	YELLOW		JAUNE	Désactivation du système de contrôle électronique de la stabilité

**3. Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after section 124:**

**3. L'annexe IV du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 124, de ce qui suit :**

**ELECTRONIC STABILITY CONTROL SYSTEMS (STANDARD 126)**

**SYSTÈMES DE CONTRÔLE ÉLECTRONIQUE DE LA STABILITÉ (NORME 126)**

**126.** (1) Except as provided in subsection (2), every passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck and bus with a GVWR of 4 536 kg or less manufactured after August 31, 2011 shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 126, Electronic Stability Control Systems* (TSD 126), as amended from time to time.

**126.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), les voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus qui ont un PNBV de 4 536 kg ou moins et qui sont fabriqués après le 31 août 2011 doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n°126 — Systèmes de contrôle électronique de la stabilité* (DNT 126), avec ses modifications successives.

(2) A vehicle referred to in subsection (1) that is manufactured in two or more stages or a completed vehicle that is altered within the meaning of subsection 9(1) shall conform to the requirements of TSD 126 beginning on September 1, 2012.

(2) Les véhicules visés au paragraphe (1) qui sont fabriqués en deux étapes ou plus ou les véhicules complets qui sont modifiés au sens du paragraphe 9(1) doivent être conformes aux exigences du DNT 126 à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2012.

(3) This section expires on January 1, 2015.

(3) Le présent article cesse d'avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

**COMING INTO FORCE**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**4. These Regulations come into force on August 31, 2011.**

**4. Le présent règlement entre en vigueur le 31 août 2011.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION**

*(This statement is not part of the Regulations.)*

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Executive Summary**

**Résumé**

**Issue:** This amendment introduces a new Canada Motor Vehicle Safety Standard that requires an electronic stability control (ESC) system on prescribed vehicles with a gross vehicle weight rating of 4 536 kilograms or less and manufactured on or after September 1, 2011. This Canadian safety standard is expected to reduce the number of crashes in which the driver loses directional control of the vehicle. The current United States safety standard for ESC is hence incorporated through the use of a technical standards document, thus creating harmonized requirements between Canada and the United States.

**Question :** Cette modification établit une nouvelle Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada, exigeant qu'un système de contrôle électronique de la stabilité (ESC) soit installé sur les véhicules prescrits d'un poids nominal brut du véhicule de 4 536 kilogrammes ou moins et fabriqués en date du 1<sup>er</sup> septembre 2011 ou subséquemment. Cette norme de sécurité canadienne permettra de réduire le nombre de collisions au cours desquelles le conducteur perd la maîtrise de la direction du véhicule. La norme de sécurité actuelle des États-Unis pour l'ESC est ainsi incorporée à l'aide d'un document de normes techniques, permettant d'harmoniser les exigences réglementaires entre le Canada et les États-Unis.

**Description:** ESC is a technology designed primarily to assist the driver in maintaining control of a vehicle during emergency manoeuvres, such as swerving suddenly to avoid an obstacle or cornering on slippery surfaces. ESC works by monitoring, on a continuous basis, steering wheel activity and vehicle direction by utilizing wheel speed, yaw rate and steering wheel angle sensors. The ESC system works by automatically activating the brake on one or more wheels as needed to maintain vehicle control.

Multiple international studies have shown that ESC has the potential of significantly reducing fatal crashes involving loss of control of light-duty vehicles. Analyses of Canadian crash data indicate that ESC could prevent approximately 29% of these types of crashes.

**Cost-benefit statement:** The cost-benefit analysis examined the estimated cost of implementing ESC on all new light-duty vehicles versus the potential benefit of lives saved in vehicle crashes resulting from loss of control. Based on vehicle sales in 2006, the estimated installation costs are \$353 million for that year. The cost to industry is expected to decrease in the subsequent years as more and more vehicles are fitted with ESC, and as economies of scale improve.

The estimated benefits are based on vehicle crashes in 2006 when it is estimated that 768 vehicle occupant fatalities occurred in crashes involving a loss of vehicle control. With an estimated 29% effectiveness in reducing fatal and injury crashes involving loss of control with light-duty vehicles, ESC could have prevented approximately 225 fatalities if all light-duty vehicles had been equipped with ESC that year. At a statistical value to society of \$6.11 million per saved life, the potential benefit to society is estimated at \$1.375 billion for an overall benefit/cost ratio of 3.9.

**Business and consumer impacts:** Harmonizing with the United States safety standard facilitates regulatory acceptance by the industry and removes any potential impediment to trade and compliance requirements between these countries. As such, it facilitates the ability of industries to import and export products by standardizing vehicle requirements and compliance testing, which in turn offers a wider variety of vehicles fitted with ESC to Canadian consumers.

**Domestic and international coordination and cooperation:** As stated above, harmonization with the United States safety standard removes any potential impediment to trade between Canada and the United States.

Canada has also participated in the development of a global technical regulation for ESC under the auspices of the United Nations World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, which was adopted in June 2008. This amendment is in alignment with the global technical regulation for ESC. This allows the Canadian requirements for ESC to be globally aligned, creating potential for further international trade.

**Description :** L'ESC est une technologie conçue principalement pour aider le conducteur à conserver la maîtrise d'un véhicule lors de manœuvres d'urgence, notamment lorsque celui-ci doit braquer brusquement afin d'éviter un obstacle ou effectuer un virage sur une surface glissante. L'ESC fonctionne en surveillant de façon continue l'activité du volant et la direction du véhicule au moyen de capteurs de vitesse de roue, de vitesse de lacet et de l'angle du volant. Le système fonctionne automatiquement en commandant le freinage d'une ou de plusieurs roues, au besoin, afin de conserver la maîtrise du véhicule.

Il a été démontré dans de multiples études internationales que l'ESC peut réduire de façon significative le nombre de collisions mortelles causées par la perte de contrôle de véhicules légers. Des analyses des données sur les collisions au Canada indiquent que l'ESC pourrait empêcher environ 29 % de ces types de collisions.

**Énoncé des coûts et avantages :** Dans l'analyse des coûts-avantages, les coûts prévus pour la mise en place de l'ESC sur tous les nouveaux véhicules légers sont estimés par rapport à l'avantage potentiel du nombre de vies épargnées lors de collisions résultant d'une perte de contrôle. Selon les ventes de véhicules réalisées en 2006, les coûts d'installation estimés s'élèvent à 353 millions de dollars pour cette même année. Le coût pour l'industrie devrait diminuer lors des années à venir alors que de plus en plus de véhicules seront équipés de l'ESC, ce qui permettra de réaliser de plus grandes économies d'échelle.

Les avantages prévus se fondent sur le nombre de collisions de 2006, alors qu'on estimait à 768 le nombre de décès d'occupants de véhicules attribuables à des collisions résultant d'une perte de contrôle. D'après une estimation de 29 % de réduction du nombre de collisions mortelles et de collisions causant des blessures résultant de la perte de contrôle de véhicules légers, l'ESC aurait pu empêcher approximativement 225 décès si tous les véhicules légers avaient été munis de l'ESC pour l'année en cause. En se fondant sur une valeur statistique pour la société de 6,11 millions de dollars par vie sauvée, l'avantage éventuel pour la société est estimé à 1,375 milliard de dollars pour un ratio global coûts-avantages de l'ordre de 3,9.

**Incidences sur les entreprises et les consommateurs :** L'harmonisation avec la norme de sécurité des États-Unis favorise l'acceptation de la réglementation par l'industrie et permet de supprimer tout obstacle éventuel au commerce et à la conformité des exigences entre ces pays. Ainsi, la normalisation des exigences pour les véhicules et des essais de conformité facilite la capacité des entreprises d'importer et d'exporter des produits et permet en retour d'offrir une plus grande diversité de véhicules équipés d'ESC aux consommateurs canadiens.

**Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :** Comme il est susmentionné, l'harmonisation avec la norme de sécurité des États-Unis permet de supprimer tout obstacle éventuel aux échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis.

Le Canada a également participé à l'élaboration d'un règlement technique mondial sur l'ESC, qui a été adopté en juin 2008, sous l'égide du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules des Nations Unies. Cette modification est alignée sur le règlement technique mondial sur l'ESC. Ceci permet d'aligner les exigences réglementaires canadiennes pour l'ESC à l'échelle mondiale, en favorisant l'accroissement des échanges internationaux.

**Issue**

This amendment modifies Schedule III and IV of the *Motor Vehicle Safety Regulations* to introduce a new Canada Motor Vehicle Safety Standard, Standard 126, entitled “Electronic Stability Control Systems,” hereafter referred to as the Canadian safety standard. This Canadian safety standard requires an electronic stability control (ESC) system on new light-duty vehicles manufactured on or after September 1, 2011.

Implementation of this Canadian safety standard is expected to reduce the number of crashes in which the driver loses directional control of the vehicle. The Canadian safety standard is harmonized with the requirements of the United States safety standard pertaining to ESC. Harmonizing with the United States safety standard provides Canadians the safety benefits obtainable with ESC, and removes any potential impediment for trade between the two countries.

**Description**

ESC is a technology designed primarily to assist the driver in maintaining control of a vehicle during emergency manoeuvres, such as swerving suddenly to avoid an obstacle or cornering on slippery surfaces. ESC works by monitoring, on a continuous basis, steering wheel activity and vehicle direction by utilizing vehicle wheel speed, yaw rate and steering wheel angle sensors. The ESC system works by automatically activating the brake on one or more wheels as needed to maintain vehicle control; in some cases, current ESC systems also reduce engine power simultaneously with the application of the brakes.

Studies carried out by the United States estimated that ESC would reduce the number of single-vehicle crashes in the United States. The Insurance Institute for Highway Safety claimed that ESC reduces the risk of a single-vehicle crash by approximately 41%.<sup>1</sup> For its part, the National Highway Traffic Safety Administration of the United States claimed that ESC reduces the risk that a passenger car will be involved in a single-vehicle collision by 35%, and for light truck vehicles, by 67%.<sup>2</sup> Studies in Europe and Japan report significant reductions in the number of fatal crashes.<sup>3</sup> ESC can prevent many types of crashes, but it is especially effective in preventing vehicle crashes that result from a loss of control. Analyses of Canadian crash data by the Department of Transport indicate that ESC could prevent approximately 29% of fatal and injury-causing crashes involving loss of control for light-duty vehicles.<sup>4</sup> In 2006, it is estimated that loss of control resulted in the death of 768 vehicle occupants in Canada, as well as causing serious injuries to 2 578 vehicle occupants. The Department of Transport estimates that there would have been approximately 225 fewer deaths and 755 fewer people seriously

**Question**

Cette modification vise l'annexe III et IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* et met en place une nouvelle Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada, soit la norme 126, intitulée « Systèmes de contrôle électronique de la stabilité », ci-après désignée comme la norme de sécurité canadienne. Selon cette norme de sécurité canadienne, il est exigé que les nouveaux véhicules légers, fabriqués en date du 1<sup>er</sup> septembre 2011 ou subséquemment, soient munis d'un système de contrôle électronique de la stabilité (ESC).

La mise en vigueur de cette norme de sécurité canadienne permettra de réduire le nombre de collisions au cours desquelles le conducteur perd la maîtrise de la direction du véhicule. La norme de sécurité canadienne est harmonisée avec les exigences de la norme de sécurité des États-Unis relatives à l'ESC. L'harmonisation avec la norme de sécurité des États-Unis permet d'offrir aux Canadiens les avantages en matière de sécurité que procure l'ESC et de supprimer tout obstacle éventuel aux échanges commerciaux entre les deux pays.

**Description**

L'ESC est une technologie conçue principalement pour aider le conducteur à conserver la maîtrise d'un véhicule lors de manœuvres d'urgence, notamment lorsque celui-ci doit braquer brusquement afin d'éviter un obstacle ou effectuer un virage sur une surface glissante. Le système ESC fonctionne en surveillant de façon continue l'activité du volant et la direction du véhicule au moyen de capteurs de vitesse de roue, de vitesse de lacet et de l'angle du volant. L'ESC fonctionne automatiquement en commandant le freinage d'une ou de plusieurs roues, au besoin, afin de conserver la maîtrise du véhicule. Dans certains cas, les systèmes ESC actuels diminuent également la puissance du moteur en même temps qu'ils appliquent les freins.

Des études américaines ont estimé que l'ESC pourrait réduire le nombre de collisions impliquant un seul véhicule aux États-Unis. En effet, l'*Insurance Institute for Highway Safety* a déterminé que l'ESC réduit le risque de collision impliquant un véhicule d'environ 41%.<sup>1</sup> De son côté, la *National Highway Traffic Safety Administration* des États-Unis a déterminé que l'ESC réduit le risque qu'une voiture de tourisme soit impliquée dans une collision à un seul véhicule de 35 %, et pour les camions légers, de 67%.<sup>2</sup> Des études réalisées en Europe et au Japon indiquent des réductions importantes du nombre de collisions mortelles.<sup>3</sup> L'ESC peut prévenir de nombreux types de collisions, mais ce système est tout particulièrement efficace pour prévenir les collisions résultant d'une perte de contrôle. Des analyses des données sur les collisions au Canada, effectuées par le ministère des Transports, indiquent que l'ESC peut empêcher environ 29 % des collisions mortelles et des collisions causant des blessures résultant de la perte de contrôle de véhicules légers.<sup>4</sup> En 2006, il est estimé que la perte de contrôle a causé le décès de 768 occupants de véhicules au Canada et occasionné des blessures graves à

<sup>1</sup> Farmer, C., *Effects of Electronic Stability Control: An Update*, Insurance Institute for Highway Safety (www.iihs.org), 2006, United States

<sup>2</sup> Dang, J.N., *Statistical analysis of the effectiveness of electronic stability control (ESC)*, National Highway Traffic Safety Administration (www.nhtsa.dot.gov), 2006, United States

<sup>3</sup> Chouinard et al., *A Study of the Effectiveness of Electronic Stability Control in Canada*, Transport Canada, 2009, to be published

<sup>4</sup> *Idem*

<sup>1</sup> Farmer, C., *Effects of Electronic Stability Control: An Update*, Insurance Institute for Highway Safety (www.iihs.org), 2006, États-Unis

<sup>2</sup> Dang, J.N., *Statistical analysis of the effectiveness of electronic stability control (ESC)*, National Highway Traffic Safety Administration (www.nhtsa.dot.gov), 2006, États-Unis

<sup>3</sup> Chouinard et coll., *A Study of the Effectiveness of Electronic Stability Control in Canada* (« Une étude de l'efficacité du contrôle électronique de la stabilité au Canada »), Transports Canada, 2009, à paraître

<sup>4</sup> *Idem*

injured on our roads if all light-duty vehicles had been fitted with ESC systems that year.

Since 2004, Canadian research and testing has shown that ESC improves the stability of vehicles in emergency avoidance manoeuvres. Various vehicles with proprietary variants of ESC systems were tested. Test results have shown that the United States safety standard requirements are effective since they demonstrated that vehicles with ESC enabled were significantly more stable than vehicles with this safety technology disabled. Thus, it demonstrated that most vehicles not fitted with ESC could not comply with the performance requirements of the standard. Testing done on snow and on wet pavement also showed that ESC is effective under Canadian driving conditions.

On April 6, 2007, the United States adopted the new Federal Motor Vehicle Safety Standard 126 for vehicle stability and control, entitled "Electronic Stability Control Systems," which includes equipment and performance requirements, a phase-in schedule, as well as the implementation of tell-tales for ESC systems. The United States safety standard includes a phase-in approach whereby a minimum number of manufactured vehicles must be equipped with ESC. The phase-in schedule requires an ESC system meeting the standard's requirements on 55% of vehicles manufactured by each company on or after September 1, 2008, until August 31, 2009, inclusively; 75% of vehicles manufactured on or after September 1, 2009, until August 31, 2010, inclusively; 95% of vehicles manufactured on or after September 1, 2010, until August 31, 2011, inclusively; and 100% of vehicles manufactured on or after September 1, 2011.

The Canadian safety standard requires ESC on new vehicles, and applies to passenger cars, multi-purpose passenger vehicles, trucks, and buses with a gross vehicle weight rating of 4 536 kg or less and manufactured on or after September 1, 2011. However, as in the United States safety standard, vehicles that are manufactured in two or more stages or that are altered, such as ambulances, have one additional year to comply with the new Canadian safety standard. This standard harmonizes its regulatory requirements governing ESC with those of the United States, which are now incorporated through the use of a technical standards document.<sup>5</sup>

In addition, Canada has participated in the development of a global technical regulation for ESC, which was adopted in June 2008, under the auspices of the United Nations World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations. The United States has incorporated the requirements of the global technical regulation in its federal regulations with the publication of amendments to its safety standard on September 22, 2008. In order to fulfill Canada's obligation towards the World Forum, this amendment introduces the United States changes within the

2 578 occupants de véhicules. Le ministère des Transports estime qu'il aurait pu y avoir environ 225 décès de moins et 755 personnes grièvement blessées en moins sur nos routes si tous les véhicules légers avaient été équipés d'ESC pour l'année en cause.

Depuis 2004, les recherches et les essais menés au Canada indiquent que l'ESC améliore la stabilité des véhicules lors de manoeuvres d'évitement d'urgence. Divers véhicules équipés de différentes variantes de systèmes ESC commercialisés ont été mis à l'essai. Les résultats des essais indiquent que les exigences de la norme de sécurité des États-Unis sont efficaces, puisque ces essais ont démontré que les véhicules ayant l'ESC en fonction sont notablement plus stables que ceux dont le système a été désactivé. Ainsi, il a été mis en évidence que la plupart des véhicules qui ne sont pas équipés d'ESC ne peuvent être conformes aux exigences de performance de la norme. Les essais effectués sur une chaussée enneigée et mouillée ont démontré également que l'ESC est utile pour les conditions de conduite au Canada.

Le 6 avril 2007, les États-Unis ont adopté une nouvelle norme fédérale régissant la sécurité des véhicules automobiles pour la stabilité et le contrôle des véhicules, la *Federal Motor Vehicle Safety Standard 126*, intitulée « Electronic Stability Control Systems » (Systèmes de contrôle électronique de la stabilité), qui comprend des exigences en matière d'équipement et de performance, un calendrier d'entrée en vigueur progressive ainsi que la mise en place de témoins lumineux pour les systèmes ESC. La norme de sécurité des États-Unis requiert une mise en vigueur progressive qui prévoit la fabrication d'un nombre minimal de véhicules munis de l'ESC. La mise en vigueur progressive requiert un système ESC répondant aux exigences de la norme sur 55 % des véhicules fabriqués par chaque entreprise à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2008 jusqu'au 31 août 2009 inclusivement, 75 % des véhicules fabriqués à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2009 jusqu'au 31 août 2010 inclusivement, 95 % des véhicules fabriqués à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2010 jusqu'au 31 août 2011 inclusivement, et la totalité des véhicules fabriqués en date du 1<sup>er</sup> septembre 2011 ou subséquemment.

La norme de sécurité canadienne exige l'ESC sur les nouveaux véhicules et s'applique aux voitures de tourisme, aux véhicules de tourisme à usages multiples, aux camions et aux autobus ayant un poids nominal brut du véhicule de 4 536 kg ou moins et fabriqués en date du 1<sup>er</sup> septembre 2011 ou subséquemment. Toutefois, tel qu'il est stipulé dans la norme de sécurité des États-Unis, les véhicules qui sont construits en deux étapes ou plus ou qui sont modifiés, par exemple les ambulances, disposent d'une année supplémentaire pour se conformer à la nouvelle norme de sécurité canadienne. Les exigences réglementaires régissant l'ESC sont harmonisées avec celles des États-Unis, lesquelles sont dorénavant incorporées à l'aide d'un document de normes techniques<sup>5</sup>.

De plus, le Canada a participé à l'élaboration d'un règlement technique mondial sur l'ESC, qui a été adopté en juin 2008, sous l'égide du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules des Nations Unies. Les États-Unis ont incorporé les exigences du règlement technique mondial sur l'ESC dans leur réglementation fédérale en publiant des modifications à leur norme de sécurité sur l'ESC le 22 septembre 2008. Dans le but de remplir les obligations du Canada envers le Forum mondial, cette modification reproduit dans le document de

<sup>5</sup> The text of the technical standards document is based on Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 126, *Electronic Stability Control Systems*, as published in the U.S. Code of Federal Regulations, Title 49, Part 571, revised as of October 1, 2008.

<sup>5</sup> Le texte du document de normes techniques repose sur la *Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 126, Electronic Stability Control Systems*, publiée dans le Code of Federal Regulations des États-Unis, titre 49, partie 571, révisé le 1<sup>er</sup> octobre 2008.

technical standards document. Thus, the Canadian regulation is in alignment with the global technical regulation for ESC.

An ESC system is defined as having the following attributes:

- Augments vehicle directional stability by applying and adjusting the vehicle brake torques individually to induce a correcting yaw moment to a vehicle;
- Is computer-controlled with the computer using a closed-loop algorithm to limit both vehicle oversteer and understeer;
- Has a means to determine the vehicle's yaw rate and to estimate its side slip or side slip derivative with respect to time;
- Has a means to monitor driver steering inputs;
- Has an algorithm to determine the need for, and a means to modify engine torque, as necessary, to assist the driver in maintaining control of the vehicle; and
- Is operational over the full speed range of the vehicle (except at vehicle speeds less than 20 km/h, or when being driven in reverse, or during system initialization).

Furthermore, there are three main requirements within the Canadian safety standard: equipment requirements, performance requirements and implementation of tell-tales.

Under the equipment requirements, an ESC system provided with a vehicle to which the Canadian safety standard applies must:

- Be capable of applying brake torques individually to all four wheels and have a control algorithm that utilizes this capability;
- Be operational during all phases of driving including acceleration, coasting, and deceleration (including braking), except when the driver has disabled ESC, the vehicle speed is below 20 km/h, the vehicle is being driven in reverse, or during system initialization; and
- Remain capable of activation even if the antilock brake system (ABS) or traction control system is also activated.

The performance requirements are tested through the use of a Sine With Dwell steering manoeuvre test. This performance test simulates a sudden lane change. The Sine With Dwell test, which is conducted with a prescribed automated steering machine, provides consistent, repeatable results across the range of vehicles stipulated within the Canadian safety standard. The performance requirements contain two criteria: stability criterion and responsiveness criterion. The stability criterion ensures that vehicle directional control is maintained after the steering wheel is returned to the straight-ahead position at the end of the manoeuvre. The responsiveness criterion stipulates a minimum vehicle lateral displacement for a given steering input, and is necessary because a vehicle that responds very little to steering commands can exhibit deceptively high-stability characteristics in the performance test. Thus, the responsiveness criterion ensures, in conjunction with the stability criterion, that the vehicle reacts properly to steering inputs and remains in control.

normes techniques les modifications apportées par les États-Unis. Ainsi, la réglementation canadienne est alignée sur le règlement technique mondial sur l'ESC.

Un système ESC est défini comme étant un système qui possède les attributs suivants :

- un système qui augmente la stabilité directionnelle du véhicule en appliquant et en réglant individuellement les couples de freinage du véhicule de manière à produire un moment de lacet de correction sur un véhicule;
- un système commandé par ordinateur qui exécute un algorithme en boucle fermée destiné à limiter le survirage et le sous-virage du véhicule;
- un système qui est capable de déterminer la vitesse de lacet du véhicule et d'évaluer la dérive latérale ou la dérivée de la dérive latérale en fonction du temps;
- un système qui est capable de surveiller l'angle du volant;
- un système qui possède un algorithme qui permet de déterminer la nécessité de modifier le couple du moteur et un mécanisme qui modifie ce couple, le cas échéant, afin d'aider le conducteur à conserver la maîtrise de son véhicule;
- un système qui fonctionne dans la plage complète de vitesse du véhicule (sauf aux vitesses inférieures à 20 km/h, en marche arrière, ou lors de l'initialisation du système).

De plus, la norme de sécurité canadienne comprend trois dispositions principales, soit les exigences en matière d'équipement, les exigences de performance et la mise en place de témoins lumineux.

En vertu des exigences en matière d'équipement, un système ESC fourni avec un véhicule auquel la norme de sécurité canadienne s'applique doit :

- pouvoir appliquer des couples de freinage individuellement aux quatre roues et comporter un algorithme de commande qui utilise cette capacité;
- être opérationnel durant toutes les phases de la conduite, dont l'accélération, la marche en roue libre et la décélération (y compris le freinage), sauf lorsque le conducteur a désactivé l'ESC, que la vitesse du véhicule est inférieure à 20 km/h, que le véhicule fait marche arrière, ou lors de l'initialisation du système;
- pouvoir être activé même lorsque le dispositif de frein antiblocage (ABS) ou le système d'antipatinage à l'accélération est activé.

Les exigences de performance sont évaluées à l'aide d'un essai de manoeuvre de braquage intitulé « sinusoïde avec pause ». Le test de performance simule un changement de voie brusque. L'essai « sinusoïde avec pause », qui est effectué à l'aide d'un contrôleur de direction automatisé réglementaire, fournit des résultats constants et reproductibles parmi toute la gamme de véhicules assujettis à la norme de sécurité canadienne. Les exigences de performance comportent deux critères : le critère de stabilité et le critère de réactivité. Le critère de stabilité permet d'assurer que la maîtrise de la direction du véhicule est maintenue lorsque le volant est revenu en ligne droite à la fin de la manoeuvre. Le critère de réactivité exige un déplacement latéral minimal du véhicule pour un angle du volant déterminé et s'avère nécessaire, parce qu'un véhicule qui réagit très peu aux commandes de direction peut faussement montrer des caractéristiques de grande stabilité lors du test de performance. Ainsi, le critère de réactivité permet d'assurer, en conjonction avec le critère de stabilité, que le véhicule réagit adéquatement aux commandes du volant et demeure en contrôle.

An ESC system malfunction tell-tale that remains illuminated if a malfunction occurs is mandatory and must be mounted inside the occupant compartment in front of and in clear view of the driver.

In certain situations, there may be legitimate reasons to disengage the ESC system. These situations include when a vehicle is driven on a deformable surface, such as mud, or while driven with a compact spare tire or when tire chains are installed. Accordingly, vehicle manufacturers may include an ESC off control that places the ESC system in a mode in which it does not satisfy the performance requirements of the standard. If this control is included, it must be identified by a prescribed symbol in order to indicate properly to the driver that this control can deactivate the ESC. In addition, an “ESC OFF” tell-tale must be used. To maintain harmonization with the United States and the global technical regulation for ESC, the English word “OFF” is used in the control and tell-tale to ensure that the driver clearly understands that the ESC system has been deactivated. The word “OFF” has been acknowledged at the international level to be comprehensible by vehicle users worldwide.

#### ***Regulatory and non-regulatory options considered***

With regard to the safety benefits obtainable with ESC systems, a number of regulatory and non-regulatory options were considered to reduce the number of crashes in which the driver loses directional control of the vehicle as follows.

#### **Status quo**

Before the publication of this amendment, there was no federal Canadian requirement for vehicles to be equipped with an ESC system. As stated earlier, there are many international studies as well as the Canadian study showing that the effectiveness of ESC to reduce vehicle crashes involving loss of control is significant. With the introduction of the United States safety standard pertaining to ESC, and the global technical regulation for ESC, if no Canadian safety standard or if significantly different safety requirements were introduced, it could cause a potential impediment to trade. Indeed, manufacturers might choose to offer no ESC or an ESC system that does not comply with the United States safety standard. More importantly, if no Canadian safety standard was introduced, all Canadian motorists could not fully benefit from ESC technology.

#### **Introduce a new Canadian safety standard**

Research and analysis within Canada show that the equipment and performance requirements prescribed in the United States safety standard are effective in discriminating vehicles fitted with an ESC system from vehicles not equipped with this safety technology. Harmonizing with the United States safety standard facilitates regulatory acceptance by the industry, and removes any potential impediment to trade and compliance between these countries. As such, it facilitates the industry’s ability to import and export products by standardizing vehicle requirements and compliance testing, which in turn offers a wider variety of vehicles fitted with an ESC system to Canadian consumers. As

Un témoin de mauvais fonctionnement du système ESC, qui reste allumé en présence d’une défaillance, est obligatoire et doit être installé à l’intérieur de l’habitacle en face du conducteur et de façon à être bien visible.

Dans certaines situations, il peut y avoir des raisons légitimes de désactiver le système ESC. Parmi ces situations, il y a notamment le fait de conduire sur une surface susceptible de faire en sorte que le véhicule s’enlise, par exemple de la boue, ou de conduire un véhicule avec un pneu de secours compact ou avec des chaînes. En conséquence, les fabricants de véhicules peuvent inclure une commande de désactivation de l’ESC qui place le système ESC dans un mode qui ne satisfait pas aux exigences de performance réglementaires. Si cette commande est incluse, elle doit être identifiée par un symbole réglementaire afin de bien indiquer au conducteur que cette commande peut désactiver l’ESC. De plus, un témoin de désactivation de l’ESC doit être utilisé. Afin d’assurer l’harmonisation avec la norme de sécurité des États-Unis et le règlement technique mondial sur l’ESC, le mot anglais « OFF » (désactivation) est utilisé avec la commande et le témoin afin d’assurer que le conducteur comprend clairement que le système ESC a été désactivé. Il a été admis à l’échelle internationale que le mot « OFF » est compréhensible pour les usagers de véhicules dans le monde entier.

#### ***Options réglementaires et non réglementaires considérées***

En ce qui concerne les avantages en matière de sécurité que procurent les systèmes ESC, un certain nombre d’options réglementaires et non réglementaires ont été examinées afin de réduire le nombre de collisions au cours desquelles le conducteur perd la maîtrise de la direction du véhicule. Ces options sont énoncées ci-après.

#### **Statu quo**

Avant la publication de cette modification, il n’existait aucune exigence fédérale au Canada visant à équiper les véhicules d’un système ESC. Comme il est susmentionné, il existe de nombreuses études internationales, ainsi qu’une étude canadienne, indiquant que l’ESC est grandement efficace pour réduire le nombre de collisions de véhicules impliquant une perte de contrôle. Les États-Unis ont établi une norme à propos de l’ESC, et un règlement technique mondial a été mis en place. Ainsi, le fait de mettre en vigueur une norme contenant des différences importantes par rapport à ces derniers, ou de ne pas réglementer en matière d’ESC au Canada, risquerait d’entraver le commerce. En effet, les fabricants pourraient choisir de ne pas installer d’ESC ou de proposer un système ESC qui ne serait pas conforme à la norme de sécurité des États-Unis. Mais plus important encore, le fait de ne pas réglementer en matière d’ESC empêcherait l’ensemble des automobilistes au Canada de profiter pleinement de la technologie ESC.

#### **Mise en vigueur d’une nouvelle norme de sécurité canadienne**

Les recherches et les analyses au Canada indiquent que les exigences en matière d’équipement et les exigences de performance précisées dans la norme de sécurité des États-Unis sont utiles pour distinguer les véhicules équipés d’un système ESC des véhicules qui ne sont pas munis de ce dispositif de sécurité. L’harmonisation selon la norme de sécurité des États-Unis favorise l’acceptation de la réglementation par l’industrie, et permet de supprimer tout obstacle éventuel au commerce et à la conformité entre ces pays. Ainsi, la normalisation des exigences pour les véhicules et des essais de conformité facilite la capacité des entreprises d’importer et d’exporter des produits et permet en retour



the number of vehicles fitted with ESC systems must increase in the United States to comply with the United States phase-in schedule, Canadian manufacturers need to fit their products with ESC systems if they wish to continue exporting light-duty vehicles to the United States.

Most importantly, harmonizing with the United States safety standard provides Canadian road users with the safety benefits obtainable from ESC systems. An estimated benefit/cost ratio of 3.9 demonstrates the potential of mandatory implementation of ESC on light-duty vehicles.

### **Public awareness campaign**

In addition to the implementation of the Canadian safety standard, and given the potential safety benefits of ESC, the Department of Transport identified the need to educate Canadians, and to promote and raise awareness about ESC. Therefore, in January 2007, the Department of Transport published a Web page on ESC available at [www.tc.gc.ca/ESC](http://www.tc.gc.ca/ESC). This Web page contains consumer-oriented information on the nature of ESC and its benefits, as well as a listing of vehicles fitted with an ESC system in Canada. The Web page is updated as new information becomes available. The Department of Transport has also issued a media advisory on ESC dated March 10, 2008. Furthermore, the Department of Transport officials have been presenting their ESC research and findings to key stakeholders, including provincial and territorial governments, safety organizations, manufacturers, consumer-focused media and publishers. Several meetings have been held with these groups to discuss strategies for promoting ESC. Promotional materials have been developed and liaisons have been established with international organizations in an effort to raise public awareness of and demand for ESC. In this regard, the Department of Transport was actively involved in an ESC Media Event with its stakeholders, hosted by the Canadian Automobile Association and held in Toronto on October 30, 2008. As well, a news release on ESC was issued on March 13, 2009, announcing the pre-publication of this amendment in the *Canada Gazette*.

### **Benefits and costs**

An assessment, based on motor vehicle collisions data from 2000–2005, demonstrated that ESC had an estimated effectiveness of 29% in the reduction of crashes involving loss of control with light-duty vehicles, based on fatal and injury-causing crash data. Since there were 2 163 vehicle occupant fatalities in 2006 and over 35% of those are estimated to be loss-of-control crashes, approximately 225 lives could have been saved. This statistical study was done using an adjusted odds-ratio method, which takes into account various confounding variables. The statistical study and method of determining this effectiveness can be found in *A Study of the Effectiveness of Electronic Stability Control in Canada*, Transport Canada, 2009, Chouinard et al., to be published.

d'offrir une plus grande diversité de véhicules équipés d'un système ESC aux consommateurs canadiens. Alors que de plus en plus de véhicules aux États-Unis sont équipés de systèmes ESC afin de se conformer au calendrier d'entrée en vigueur progressive des États-Unis, les fabricants canadiens doivent équiper leurs produits de systèmes ESC s'ils veulent continuer à exporter des véhicules légers aux États-Unis.

Mais surtout, l'harmonisation avec la norme de sécurité des États-Unis dote les usagers canadiens de la route des avantages en matière de sécurité que procure l'ESC. L'estimation d'un ratio coûts-avantages de l'ordre de 3,9 démontre le potentiel lié à l'installation obligatoire d'ESC sur les véhicules légers.

### **Campagne de sensibilisation du public**

En plus de la mise en vigueur de la norme de sécurité canadienne, et étant donné les avantages éventuels en matière de sécurité, le ministère des Transports a déterminé le besoin de promouvoir l'ESC, d'informer les Canadiens et de les sensibiliser aux avantages de l'ESC. Par conséquent, en janvier 2007, le ministère des Transports a publié une page Web sur l'ESC, accessible au [www.tc.gc.ca/ESC](http://www.tc.gc.ca/ESC). La page Web contient des renseignements destinés aux consommateurs sur la nature de l'ESC et ses avantages, ainsi que des listes de véhicules munis d'un système ESC au Canada. Cette page est mise à jour régulièrement, au fur et à mesure que l'on dispose de nouveaux renseignements. Le ministère des Transports a également fait paraître un avis aux médias sur l'ESC en date du 10 mars 2008. De plus, les représentants du Ministère ont présenté leurs recherches et les faits établis sur l'ESC aux principaux intervenants, notamment les gouvernements provinciaux et les administrations territoriales, les organismes de sécurité, les fabricants de véhicules, les éditeurs et les médias axés sur les consommateurs. Plusieurs réunions ont eu lieu avec ces groupes afin d'examiner les stratégies de promotion de l'ESC. Du matériel publicitaire a été mis au point et des liens ont été établis avec des organisations internationales dans le but de sensibiliser le public et de susciter la demande à l'égard de l'ESC. À cet effet, le ministère des Transports a participé activement à un rendez-vous médiatique sur l'ESC avec les intervenants, présenté par l'Association canadienne des automobilistes, qui a eu lieu à Toronto, le 30 octobre 2008. De plus, un communiqué de presse a été publié le 13 mars 2009, annonçant la pré-publication de cette modification dans la *Gazette du Canada*.

### **Avantages et coûts**

Une évaluation s'appuyant sur les données de collisions de véhicules automobiles des années 2000 à 2005 a démontré que l'ESC permettait de réduire d'environ 29 % le nombre de collisions impliquant la perte de contrôle de véhicules légers, si l'on se base sur les données des collisions mortelles et celles causant des blessures. Puisque 2 163 occupants de véhicules sont décédés en 2006 et qu'il est estimé que plus de 35 % de ceux-ci étaient des victimes de collisions attribuables à une perte de contrôle, on estime à 225 le nombre de vies qui auraient pu être épargnées. Cette étude statistique a été effectuée à l'aide de la méthode de rapport des cotes ajusté, qui tient compte d'un ensemble de diverses variables. L'étude statistique et la méthode utilisée pour déterminer l'efficacité de l'ESC se trouvent dans l'étude à paraître intitulée *A Study of the Effectiveness of Electronic Stability Control in Canada* (« Une étude de l'efficacité du contrôle électronique de la stabilité au Canada »), Transports Canada, 2009, Chouinard et coll.

As demonstrated in Table 1, based on 2006 light-duty vehicle occupant fatalities at a statistical value to society of \$6.11 million per life saved, the potential benefit to society is estimated at \$1.375 billion for vehicle occupant fatalities resulting from a loss of control. Based on vehicle sales in 2006, as shown in Table 2, the estimated cost to industry of implementing ESC is \$353 million for that year. Therefore, the overall benefit/cost ratio is estimated to be 3.9. This ratio is considered conservative since it does not take into account the benefit to society from vehicle occupant injuries prevented, reduction of cyclist and pedestrian fatalities and property damage. Furthermore, vehicles already fitted with ESC and ABS as optional equipment have not been included in the cost to industry. By comparing the estimated benefits to the cost of implementing ESC on all stipulated vehicles, it is clear that the benefit to society far outweighs the cost.

Table 1: Estimated potential benefit to society

	Car/light truck fatalities (vehicle occupants)	ESC effectiveness (adjusted odds-ratio)	Potential lives saved	Statistical value to society	Potential benefit to society
Loss of control 2006 data	768*	29.3%	225	\$6.11M	\$1.375B

\* 2163 x 35.5% = 768

Table 2: Estimated cost to industry to add ESC

Vehicle Sales — Canada 2006	1.6M
Estimated cost of ESC for vehicles already equipped with ABS	\$175 per vehicle
Estimated cost of ESC for vehicles not equipped with ABS	\$525 per vehicle
Vehicles with ESC as standard equipment (2006 sales)	18%
Vehicles with ABS as standard equipment (2006 sales)	60%
Vehicles without ESC and ABS as standard equipment (2006 sales)*	22%
Cost = (1.6M × 60% × \$175) + (1.6M × 22% × \$525) = \$353M	

\*Assuming no vehicle had ABS or ESC as optional equipment.

Vehicle crashes involved in loss of control:  
Benefit/Cost = \$1.375B / \$353M = 3.9

### Consultation

The intention to introduce this Canadian safety standard was announced in the Department of Transport's Regulatory Plan, which is widely distributed to interested stakeholders, either directly or through various associations on a quarterly basis. The Department also consults regularly in face-to-face meetings or in teleconferences with the automotive industry, public safety organizations, the provinces, and the territories. Given that harmonized regulations are pivotal to trade and to a competitive Canadian

Tel qu'il est démontré au tableau 1, selon le nombre de victimes parmi les occupants de véhicules légers en 2006 et en se fondant sur une valeur statistique pour la société de 6,11 millions de dollars par vie sauvée, l'avantage éventuel pour la société est estimé à 1,375 milliard de dollars pour les occupants victimes de collisions résultant d'une perte de contrôle seulement. Selon les ventes de véhicules réalisées en 2006, tel qu'il est indiqué au tableau 2, les coûts d'installation estimés pour l'industrie s'élèvent à 353 millions de dollars pour cette même année. Ainsi, le ratio global coûts-avantages est de l'ordre de 3,9. Ce ratio est considéré comme étant modéré puisqu'il ne tient compte ni de l'avantage pour la société que constituent les éventuels occupants de véhicules blessés ainsi épargnés, ni de la diminution du nombre de victimes parmi les cyclistes et les piétons et des dommages matériels. De plus, les véhicules déjà équipés d'ESC et d'ABS en option n'ont pas été pris en compte dans le coût pour l'industrie. En comparant les avantages prévus avec le coût de l'installation d'ESC sur tous les véhicules prescrits, il est évident que l'avantage pour la société l'emporte de loin sur le coût.

Tableau 1 : Avantage éventuel estimé pour la société

	Victimes de collisions d'automobiles et de camions légers (occupants)	Efficacité de l'ESC (Rapport des cotes ajusté)	Nombre éventuel de vies épargnées	Valeur statistique pour la société	Avantage éventuel pour la société
Perte de contrôle Données de 2006	768*	29,3 %	225	6,11 M \$	1,375 G\$

\* 2163 x 35,5 % = 768

Tableau 2 : Coût estimé pour l'industrie pour l'ajout d'ESC

Ventes de véhicules — Canada 2006	1,6 M
Coût estimé de l'ESC pour les véhicules déjà équipés de système ABS	175 \$ par véhicule
Coût estimé de l'ESC pour les véhicules qui ne sont pas équipés de système ABS	525 \$ par véhicule
Véhicules avec ESC en équipement de série (ventes pour 2006)	18 %
Véhicules avec ABS en équipement de série (ventes pour 2006)	60 %
Véhicules sans ESC et ABS en équipement de série (vente pour 2006)*	22 %
Coût = (1,6 M × 60 % × 175 \$) + (1,6 M × 22 % × 525 \$) = 353 M\$	

\*En supposant qu'aucun véhicule n'était équipé d'ABS ou d'ESC en option

Les collisions de véhicules impliquant une perte de contrôle :  
Avantage/coût = 1,375 G\$ / 353 M\$ = 3,9

### Consultation

Le ministère des Transports a annoncé son intention de procéder à la mise en place de cette norme de sécurité canadienne dans son plan de réglementation, qui fait l'objet d'une large diffusion chaque trimestre auprès des parties intéressées de façon directe ou par l'entremise de diverses associations. Le Ministère consulte aussi régulièrement l'industrie automobile dans le cadre de réunions ou par téléconférence, de même que les organismes de sécurité publique, les provinces et les territoires. Étant donné que

automotive industry, the Department meets regularly with its counterpart in the United States and with the authorities of other countries to discuss issues of mutual interest and proposed regulatory changes.

This amendment was published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 14, 2009, and was followed by a 75-day comment period. Four organizations provided comments: the Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC); the Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA); Manitoba Infrastructure and Transportation; and Manitoba Public Insurance. Six citizens also wrote to the Department of Transport to provide their opinions following the Part I publication.

The AIAMC indicated its support for the harmonization of the requirements with the United States safety standard. The AIAMC expressed concern regarding petitions of reconsideration that were submitted to the National Highway Traffic Safety Administration of the United States by the Alliance of Automobile Manufacturers, AIAMC's counterpart in the United States. In the petitions, manufacturers requested that United States Federal Motor Vehicle Safety Standards 101 and 126 be reviewed to better align them with the global technical standard on ESC. Accordingly, the AIAMC requested that the Government of Canada wait until the United States adopts these changes before publishing the Part II of this amendment, and therefore harmonizing the corresponding Canadian safety standards.

Although the Government of Canada is aware of these petitions, it did not see the need to wait until these changes are published in the United States to move forward with this amendment. The Government will ensure that any future changes made to the United States safety standards will be reflected in the harmonization of the corresponding Canadian safety standards.

The AIAMC also suggested updating the Canadian safety standard for vehicle controls and displays in the near future. The update of this particular standard is part of another amendment to the Regulations and is in progress.

Lastly, the AIAMC indicated that its members have already undertaken the necessary initiatives to increase the fitting of ESC on vehicles for the Canadian market. Therefore, AIAMC states that its members are ready to meet the mandatory compliance date of September 1, 2011.

The members of CVMA support the amendment to the Regulations. They support the initiatives taken by the Department to make this important safety system available to Canadians. An editorial concern in the Web version of the technical standards document was pointed out by CVMA. The necessary change to the text was made based on this comment.

The CVMA underlined its strong opposition to the requirement in subsection 126(3) of the proposed Canadian safety standard and suggested that it should be removed. This proposed requirement specified that if an ESC off control is fitted on a vehicle, the manufacturer must indicate in the French and English versions of the owner's manual that the system may be deactivated by this control, and must provide the symbols that identify this control and its corresponding tell-tale. The CVMA stated that this clause was not harmonized with the United States safety standard and that it was unnecessarily prescriptive, as manufacturers already provide such instructions and information on the operation of their vehicles to consumers for legal and commercial reasons. The

l'harmonisation de la réglementation est indispensable aux échanges commerciaux et à la compétitivité de l'industrie automobile canadienne, le Ministère rencontre régulièrement son homologue américain ainsi que les autorités d'autres pays pour discuter des enjeux d'intérêt commun et des changements proposés à la réglementation.

Cette modification a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 14 mars 2009, et a été suivie d'une période de commentaires de 75 jours. Quatre organismes ont formulé des commentaires : l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV); l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AIAMC); Infrastructure et Transports Manitoba; la Société d'assurance publique du Manitoba. Six citoyens ont également écrit au ministère des Transports pour exprimer leur opinion à la suite de la publication de la Partie I.

L'AIAMC a exprimé son appui à l'harmonisation des exigences régissant les systèmes ESC avec celles de la norme de sécurité des États-Unis. L'AIAMC a émis une préoccupation au sujet de pétitions de reconsidération qui ont été soumises par leur homologue américain, l'*Alliance of Automobile Manufacturers* à la *National Highway Traffic Safety Administration* des États-Unis. Dans ces pétitions, les fabricants demandent à l'administration américaine de revoir les *Federal Motor Vehicle Safety Standard* 101 et 126 des États-Unis pour qu'elles s'alignent mieux avec le règlement technique mondial sur l'ESC. Par conséquent, l'AIAMC a demandé que le gouvernement du Canada attende que les États-Unis adoptent ces changements avant de publier la Partie II de cette modification et d'ainsi harmoniser les normes canadiennes correspondantes.

Bien que le gouvernement du Canada soit au courant de ces pétitions, il n'a pas jugé nécessaire d'attendre que ces changements soient publiés aux États-Unis pour aller de l'avant avec cette modification. Le gouvernement veillera à ce que tout changement éventuel apporté aux normes de sécurité des États-Unis soit reflété dans l'harmonisation des normes canadiennes correspondantes.

L'AIAMC a également suggéré de mettre à jour prochainement la norme canadienne de sécurité concernant les commandes et les affichages. La mise à jour de cette norme fait partie d'un autre projet de réglementation et est en cours.

En dernier lieu, l'AIAMC a souligné que ses membres avaient déjà entrepris les démarches nécessaires pour augmenter le nombre de véhicules équipés d'ESC destinés au marché canadien. Ainsi, l'Association se dit prête à se conformer à la date obligatoire du 1<sup>er</sup> septembre 2011.

Les membres de l'ACCV appuient la modification. Ils soulignent les initiatives prises par le Ministère pour rendre accessible aux Canadiens ce système de sécurité important. Une préoccupation d'ordre rédactionnel à la version Web du document de normes techniques a été soulevée par l'ACCV. À la suite de cette observation, la modification nécessaire a été apportée au texte.

L'ACCV a souligné sa forte opposition à l'exigence précisée au paragraphe 126(3) de la norme de sécurité canadienne proposée et a suggéré qu'elle soit retirée de la norme. L'exigence qui a été proposée stipulait que le fabricant de tout véhicule muni d'une commande de désactivation de l'ESC doit indiquer dans la version française et anglaise du manuel de l'utilisateur que l'ESC peut être désactivé par cette commande et doit reproduire les symboles qui identifient cette commande et le témoin y correspondant. L'ACCV a indiqué que cette clause n'était pas harmonisée avec la norme de sécurité des États-Unis et qu'elle était inutilement contraignante, puisque les fabricants fournissent déjà de telles instructions et de l'information sur le fonctionnement de leurs

Association also indicated that this provision was not typical of regulatory requirements relating to an owner's manual.

The Government of Canada believes that the provision that was proposed pertaining to the owner's manuals is similar to other current requirements of the Regulations, which require that safety information be clearly indicated in the English and French manuals. However, the Department is also of the opinion that some safety goals can be achieved through alternate means.

Therefore, as a result of the concern noted by the CVMA, the Department removed the proposed requirement for information to be provided in the owner's manuals. However, the Department believes that in the case where a vehicle is equipped with an ESC off control, it is very important that the owner of the vehicle fully and clearly understand that this control deactivates an important safety feature. The Department will therefore engage other means, such as adding information on the ESC Web page, to inform Canadians about the possibility of their vehicle being equipped with an ESC off control. In addition, in order to work towards harmonization of safety requirements, the Department will work with its counterparts in the United States, as well as with the United Nations World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, to seek ways to ensure that the manufacturers provide safety information to the owners of new vehicles equipped with the latest technologies. The Department is also open to considering suggestions from manufacturers on how safety information can be consistently provided to consumers on a voluntary (non-regulated) basis.

Manitoba Infrastructure and Transportation, and Manitoba Public Insurance indicated in a joint submission that they fully support the amendment. Manitoba also supports harmonization with the United States safety standard and the global technical regulation. Although the majority of vehicles currently on the roads in Canada are not yet fitted with ESC, the two Manitoba organizations noted a reduction of collisions and damage claims involving vehicles fitted with ESC.

Some citizens expressed their support for this amendment and emphasized the potential safety benefits that ESC will provide. Others stated that this amendment would be against open market practices and would limit the freedom of consumers to choose the type of vehicle and equipment they want, as well as increase the cost of vehicles. Based on research and statistical study, the Government is confident that the benefits to society in terms of saved lives, health care savings and in prevention of traumas resulting from a crash are significant and far outweigh the cost of implementation of ESC systems. Also, the regulation will benefit all Canadian road users regardless of the type of vehicles they choose to use or are compelled to use.

véhicules aux consommateurs pour des raisons légales et commerciales. L'Association a indiqué aussi que cette clause n'était pas typique des exigences réglementaires relatives au manuel de l'utilisateur.

Le gouvernement du Canada est d'avis que cette clause qui était proposée relative aux manuels de l'utilisateur est similaire à plusieurs autres dispositions déjà présentes dans le Règlement, lesquelles exigent que de l'information au sujet de la sécurité du véhicule y soit clairement indiquée dans les versions française et anglaise. Cependant, le Ministère croit également que certains de ses objectifs en matière de sécurité peuvent être atteints par d'autres moyens.

Ainsi, en réponse à la préoccupation soulevée par l'ACCV, le Ministère a retiré l'exigence qui était proposée relative à l'information requise dans les manuels de l'utilisateur. Cependant, le Ministère est d'avis que dans le cas où un véhicule est muni d'une commande de désactivation de l'ESC, il est primordial que le propriétaire du véhicule comprenne clairement et pleinement que cette commande désactive un système de sécurité important. Le Ministère va donc mettre en place d'autres moyens, comme ajouter des renseignements sur sa page Web sur l'ESC, pour informer les Canadiens de la possibilité que leur véhicule soit muni d'une commande de désactivation. De plus, afin d'œuvrer vers l'harmonisation des exigences en matière de sécurité, le Ministère va travailler avec son homologue américain, ainsi qu'au sein du Forum mondial des Nations Unies sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules, pour s'efforcer de trouver des façons de s'assurer que les fabricants fournissent de l'information sur la sécurité aux propriétaires de nouveaux véhicules équipés des récentes technologies. Le Ministère est aussi ouvert à considérer les suggestions des fabricants sur la façon dont l'information en matière de sécurité peut être fournie uniformément aux consommateurs d'une manière volontaire (non réglementée).

Infrastructure et Transports Manitoba et la Société d'assurance publique du Manitoba ont indiqué dans une soumission conjointe qu'ils appuient entièrement la modification. Le Manitoba est également en faveur de l'harmonisation avec la norme de sécurité des États-Unis et le règlement technique mondial. Bien que la plupart des véhicules qui circulent présentement sur les routes du Canada ne sont pas encore équipés d'ESC, les deux organismes du Manitoba ont déjà noté une réduction du nombre de collisions et de réclamations impliquant les véhicules munis de l'ESC.

Certains citoyens ont exprimé leur appui au projet de réglementation et ont souligné les bénéfices potentiels en matière de sécurité qu'apportera l'ESC. D'autres ont exprimé l'opinion que cette modification est contre le libre marché et la liberté des consommateurs de choisir le type de véhicule et l'équipement qui y est associé, et que le coût des véhicules neufs allait augmenter. En se basant sur les recherches et l'étude statistique, le gouvernement est confiant que les bénéfices pour la société en terme de nombre de vies sauvées, d'économies en soins de santé, et en prévention des traumatismes liés à une collision sont significatifs et dépassent largement le coût d'implantation des systèmes ESC. Également, la réglementation profitera à tous les usagers canadiens de la route, peu importe le type de véhicules qu'ils choisissent ou doivent utiliser.

In addition to the implementation of the Canadian safety standard, the Department of Transport undertook a public awareness campaign. The Department of Transport officials met in this regard with key stakeholders, including provincial and territorial governments, safety organizations, manufacturers, consumer-focused media and publishers. Several stakeholders have shown their support for the Department's initiatives to promote ESC. The Canadian Automobile Association is one of the organizations that has shown its support by posting ESC information on its Web site and by hosting the ESC Media Event on October 30, 2008.

Furthermore, AIAMC and CVMA signed a Letter of Commitment and a Letter of Agreement respectively that cover the introduction of ESC on vehicles manufactured in Canada between September 1, 2008, and the date of the introduction of the Canadian safety standard. This voluntary commitment by industry permitted the Department of Transport to monitor ESC fitment during this period and will benefit Canadians by providing information to consumers regarding which vehicles are fitted with ESC in Canada. The Department Web page is updated as soon as new information is available. The associations have reported that the level of fitment on vehicles manufactured for Canada for model year 2007 was just over 33%; for model year 2008, the level of fitment was up to 48%.

#### **Selected option and cooperation**

The selected option is to implement the Canadian safety standard that harmonizes Canadian requirements governing ESC with those of the United States. In parallel with this amendment, the Department of Transport is promoting ESC to raise public awareness and demand for this safety system. Furthermore, the Letters of Commitment/Agreement signed by the two automotive manufacturing associations will benefit Canadians by increasing market availability of ESC in Canada and providing ESC fitment information to consumers for Canadian vehicles. This will assist Canadians to easily identify those vehicle models that are ESC equipped prior to the coming into force of the regulation.

#### **Implementation, enforcement and service standards**

The requirements of the Canadian safety standard are mandatory for applicable vehicles manufactured on or after September 1, 2011. Applicable vehicles manufactured in two or more stages or that are altered must comply with the Canadian safety standard on or after September 1, 2012.

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department of Transport monitors self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. In addition, when a defect in a vehicle or equipment is identified, the manufacturer or importer must issue a Notice of Defect to owners and to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is liable to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

En plus de la mise en vigueur de la norme de sécurité canadienne, le ministère des Transports a entrepris une campagne de sensibilisation du public. Les représentants du Ministère ont rencontré à cet effet les principaux intervenants, notamment les gouvernements provinciaux et les administrations territoriales, les organismes de sécurité, les fabricants de véhicules, les éditeurs et les médias axés sur les consommateurs. Plusieurs intervenants ont appuyé les initiatives du Ministère au sujet de la promotion de l'ESC. L'Association canadienne des automobilistes est une des organisations qui a démontré son appui en publiant sur son site Web de l'information sur l'ESC et en coordonnant le rendez-vous médiatique sur l'ESC du 30 octobre 2008.

De plus, l'AIAMC et l'ACCV ont respectivement signé une lettre d'engagement et une lettre d'entente qui portent sur la mise en place d'ESC sur les véhicules fabriqués pour le Canada entre le 1<sup>er</sup> septembre 2008 et la date d'entrée en vigueur de la norme de sécurité canadienne. Cet accord volontaire de l'industrie permet au ministère des Transports de surveiller le taux d'installation d'ESC au cours de cette période et profite aux Canadiens en fournissant des renseignements aux consommateurs en ce qui concerne les véhicules qui sont équipés d'ESC au Canada. La page Web du Ministère est mise à jour au fur et à mesure que l'information est disponible. Les associations ont indiqué que le niveau d'installation sur les véhicules fabriqués pour le Canada pour l'année modèle 2007 était d'un peu plus de 33 %; pour l'année modèle 2008, ce niveau s'élevait à 48 %.

#### **Option choisie et coopération**

L'option choisie consiste à mettre en vigueur la norme de sécurité canadienne qui harmonise les exigences réglementaires du Canada régissant l'ESC avec celles des États-Unis. Parallèlement à cette modification, le ministère des Transports effectue la promotion de l'ESC afin de sensibiliser le public et d'accroître la demande pour ce système de sécurité. De plus, les lettres d'engagement et d'entente signées par les deux associations de l'industrie automobile profiteront aux Canadiens en augmentant la disponibilité de l'ESC sur le marché canadien et en fournissant des renseignements aux consommateurs sur l'installation d'ESC sur les véhicules canadiens. Ceci aidera les Canadiens à déterminer facilement quels modèles de véhicule sont équipés d'ESC avant la date d'entrée en vigueur de la réglementation.

#### **Mise en œuvre, application et normes de service**

Les exigences de la norme de sécurité canadienne sont obligatoires pour tous les véhicules auxquels elle s'applique et fabriqués en date du 1<sup>er</sup> septembre 2011 ou subséquemment. Les véhicules auxquels la norme s'applique et construits en deux étapes ou plus ou qui sont modifiés doivent être conformes à la norme de sécurité canadienne en date du 1<sup>er</sup> septembre 2012 ou subséquemment.

Il incombe aux fabricants de véhicules automobiles et aux importateurs automobiles d'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille les programmes d'autocertification des fabricants et des importateurs en examinant leurs documents relatifs aux essais et en inspectant les véhicules, ainsi qu'en menant des essais pour les véhicules provenant du marché libre. De plus, lorsqu'un défaut est décelé sur un véhicule ou un équipement, le fabricant ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Si un véhicule n'est pas conforme à une norme de sécurité canadienne, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites et, s'il est jugé coupable, il peut recevoir une amende tel qu'il est stipulé dans la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*.

**Contact**

Julie Deschatelets  
Senior Regulatory Development Engineer  
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate  
Transport Canada  
275 Slater Street, 17th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Email: julie.deschatelets@tc.gc.ca

**Personne-ressource**

Julie Deschatelets  
Ingénieure principale de l'élaboration de la réglementation  
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation  
automobile  
Transports Canada  
275, rue Slater, 17<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Courriel : julie.deschatelets@tc.gc.ca

Registration  
SOR/2009-324 December 10, 2009

DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS AND GOVERNMENT  
SERVICES ACT

## Regulations Amending the Esquimalt Graving Dock Regulations, 1989

P.C. 2009-1978 December 10, 2009

Whereas section 4 of the *User Fees Act*<sup>a</sup> has been complied with in respect of the fees fixed in the annexed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Works and Government Services, pursuant to section 23<sup>b</sup> of the *Department of Public Works and Government Services Act*<sup>c</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Esquimalt Graving Dock Regulations, 1989*.

### REGULATIONS AMENDING THE ESQUIMALT GRAVING DOCK REGULATIONS, 1989

1. The long title of the *Esquimalt Graving Dock Regulations, 1989*<sup>1</sup> is replaced by the following:

#### ESQUIMALT GRAVING DOCK REGULATIONS

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

3. (1) The definitions “entry book”, “section” and “working vessel” in section 2 of the Regulations are repealed.

(2) The definitions “application” and “dock charge” in section 2 of the Regulations are replaced by the following:

“application” means an application for the use of the dry dock, in the form set out by the Manager; (*demande*)

“dock charge” means the charges set out in the schedule; (*droits de cale sèche*)

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

“dry dock section” means that portion of the dry dock between the caissons; (*section de cale sèche*)

“hour” means an hour or any part of an hour; (*heure*)

4. (1) Paragraphs 4(2)(c) to (e) of the Regulations are replaced by the following:

(c) the date of entry and estimated duration referred to in paragraph (b) and the name of the vessel are recorded in the application;

(d) the agent signs the application;

(e) the booking charge referred to in item 1 of the schedule is paid to the Manager;

Enregistrement  
DORS/2009-324 Le 10 décembre 2009

LOI SUR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES  
SERVICES GOUVERNEMENTAUX

## Règlement modifiant le Règlement de 1989 sur la cale sèche d'Esquimalt

C.P. 2009-1978 Le 10 décembre 2009

Attendu que les conditions prévues à l'article 4 de la *Loi sur les frais d'utilisation*<sup>a</sup> ont été remplies à l'égard des droits fixés par le règlement ci-après,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et en vertu de l'article 23<sup>b</sup> de la *Loi sur le Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux*<sup>c</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1989 sur la cale sèche d'Esquimalt*, ci-après.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE 1989 SUR LA CALE SÈCHE D'ESQUIMALT

1. Le titre intégral du *Règlement de 1989 sur la cale sèche d'Esquimalt*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

#### RÈGLEMENT SUR LA CALE SÈCHE D'ESQUIMALT

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

3. (1) Les définitions de « navire faisant l'objet de travaux », « registre » et « section », à l'article 2 du même règlement, sont abrogées.

(2) Les définitions de « demande » et « droits de cale sèche », à l'article 2 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« demande » Le formulaire de demande d'utilisation de la cale sèche établi par le gestionnaire. (*application*)

« droits de cale sèche » Les droits prévus à l'annexe. (*dock charge*)

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

« heure » Heure ou toute fraction d'heure. (*hour*)

« section de cale sèche » Partie de la cale sèche située entre les caissons. (*dry dock section*)

4. (1) Les alinéas 4(2)(c) à (e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

c) la date d'entrée et la durée estimative mentionnées à l'alinéa b) et le nom du navire sont inscrits dans la demande;

d) l'agent signe la demande;

e) les droits de cale sèche prévus à l'article 1 de l'annexe sont acquittés auprès du gestionnaire;

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 6

<sup>b</sup> S.C. 2001, c. 4, s. 159

<sup>c</sup> S.C. 1996, c. 16

<sup>1</sup> SOR/89-332

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 6

<sup>b</sup> L.C. 2001, ch. 4, art. 159

<sup>c</sup> L.C. 1996, ch. 16

<sup>1</sup> DORS/89-332

(2) Subsection 4(2) of the Regulations is amended by deleting the word “and” at the end of paragraph (f), by adding the word “and” at the end of paragraph (g) and by adding the following after paragraph (g):

(h) proof of indemnification is provided to the Manager.

**5. (1) Paragraph 5(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) the authorization under section 4 is cancelled;

**(2) Paragraph 5(1)(b) of the Regulations is repealed.**

**(3) Subparagraphs 5(1)(c)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:**

(i) the dock charge referred to in item 2 of the schedule for each day the dry dock is vacant by reason of the vessel having failed to enter the dry dock on that date, and

(ii) the applicable dock charge payable for any service provided in connection with the preparation of the dry dock for entry by the vessel.

**(4) Subsection 5(3) of the Regulations is repealed.**

**6. Sections 7 and 8 of the Regulations are replaced by the following:**

7. The Manager may permit a vessel to enter the dry dock before other vessels if the vessel is in a condition that necessitates its immediate entry into the dry dock.

8. If an application is made in respect of a vessel that is not of Canadian registry and the agent is not a resident of Canada, the Manager may, before authorizing entry of the vessel, require that agent to give a cash deposit or post a bond, with two sureties, in an amount that is sufficient to pay the applicable dock charges for the period for which application is made for that vessel.

**7. Section 10 of the Regulations is replaced by the following:**

10. If a vessel enters the dry dock, the agent shall, within three days after the dry dock is pumped out, inspect the vessel and, if necessary, request the Manager to revise the estimated duration of stay referred to in paragraph 4(2)(c).

**8. Sections 15 and 16 of the Regulations are replaced by the following:**

15. Subject to section 16, no vessel shall remain in the dry dock longer than the estimated duration of stay referred to in paragraph 4(2)(c).

16. If repairs to a vessel in the dry dock cannot be completed within the estimated duration of stay referred to in paragraph 4(2)(c), the Manager may authorize that vessel to remain in the dry dock for such further time as is necessary to complete the repairs if no other vessel has been authorized to enter by the Manager.

**9. Section 17 of the Regulations is repealed.**

**10. Section 20 of the Regulations is replaced by the following:**

20. If, as a result of a delay caused by compliance with section 19, a vessel enters the dry dock after the date agreed on pursuant to paragraph 4(2)(b), the agent shall pay to the Manager the applicable dock charges for each day the dry dock is kept vacant while awaiting the entry of the vessel.

(2) Le paragraphe 4(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa g), de ce qui suit :

h) une preuve d’indemnisation est présentée au gestionnaire.

**5. (1) L’alinéa 5(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) l’autorisation accordée au titre de l’article 4 est annulée;

**(2) L’alinéa 5(1)b) du même règlement est abrogé.**

**(3) Les sous-alinéas 5(1)c)(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(i) les droits de cale sèche prévus à l’article 2 de l’annexe pour chaque jour où la cale sèche est inoccupée du fait que le navire n’y est pas entré à la date convenue,

(ii) les droits de cale sèche applicables pour tout service fourni en vue de la préparation de la cale sèche pour l’entrée du navire.

**(4) Le paragraphe 5(3) du même règlement est abrogé.**

**6. Les articles 7 et 8 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

7. Le gestionnaire peut donner la priorité à un navire pour entrer en cale sèche si son état le justifie.

8. Lorsqu’une demande vise un navire non immatriculé au Canada et dont l’agent n’est pas un résident du Canada, le gestionnaire peut, avant d’autoriser l’entrée du navire, exiger de l’agent un dépôt en espèces ou un cautionnement, garanti par deux sûretés, d’un montant suffisant pour payer les droits de cale sèche applicables à la période visée par la demande.

**7. L’article 10 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

10. Dans les trois jours suivant le vidage de la cale sèche, l’agent du navire entré en cale sèche inspecte le navire et, le cas échéant, demande au gestionnaire de réviser la durée estimative visée à l’alinéa 4(2)c).

**8. Les articles 15 et 16 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

15. Sous réserve de l’article 16, aucun navire ne peut demeurer en cale sèche au-delà de la durée estimative visée à l’alinéa 4(2)c).

16. Si la réparation du navire en cale sèche ne peut être terminée pendant la durée estimative visée à l’alinéa 4(2)c), le gestionnaire peut prolonger la durée du séjour en cale sèche du navire de la période nécessaire pour terminer les travaux de réparation, s’il n’a autorisé aucun autre navire à entrer dans la cale sèche.

**9. L’article 17 du même règlement est abrogé.**

**10. L’article 20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

20. Lorsque, par suite de l’observation de l’article 19, le navire entre en cale sèche après la date d’entrée convenue aux termes de l’alinéa 4(2)b), l’agent acquitte auprès du gestionnaire les droits de cale sèche applicables pour chaque jour où la cale sèche demeure inoccupée avant l’entrée du navire.



**11. Sections 27 to 30 of the Regulations are replaced by the following:**

**27.** No person shall load, unload or place on the dry dock property any shipment of marine equipment or cargo that is destined for or originates from any vessel or any shipment that is intended for transshipment at one of the Government of Canada wharves on the dry dock property unless it is loaded, unloaded or placed in an area determined by the Manager.

**28.** No person shall store on the dry dock property any cargo, building materials, equipment or machinery that is destined for or originates from a vessel using any part of the dry dock property or that belongs to or is in the custody or control of the agent unless it is stored in an area determined by the Manager.

**REFUSE**

**29.** The agent shall remove from the dry dock property all sewage, garbage, sweepings, ashes or other refuse from the vessel.

**30.** (1) If a vessel is in the dry dock or adjacent to the jetties, the agent shall keep the entrances to the water-closets and urinals of that vessel locked or fastened.

(2) No person shall use the water-closets or urinals of a vessel while it is in the dry dock or adjacent to the jetties.

**12. Section 31 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**

(3) The Manager shall not authorize placement or removal of a caisson if the action cannot be carried out safely as a result of adverse weather, ice or tide conditions.

**13. Section 34 of the Regulations is replaced by the following:**

**34.** If a vessel uses the dry dock or dry dock property or is provided with a service set out in the Schedule, the agent shall pay to the Manager the applicable dock charge for that use or that service.

**14. The Regulations are amended by adding the following after section 36:**

**36.1** Commencing on April 1, 2015, and annually thereafter on that day, the dock charges for the previous year will be increased, to the nearest cent, by the amount determined by the following formula:

$$A + B$$

where

A is the average of the Government of Canada benchmark 10 year bond yields as published monthly by the Bank of Canada for the first 6 months of the previous calendar year, and

B is equal to 1%.

**15. Section 38 of the Regulations is replaced by the following:**

**38.** Every person who contravenes any provision of these Regulations is liable to a fine of \$5,000.

**16. Schedules I and II to the Regulations are replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.**

**11. Les articles 27 à 30 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**27.** Il est interdit de charger, de décharger ou de déposer sur le terrain de la cale sèche tout envoi d'équipement de navire ou toute cargaison destinés à un navire ou provenant d'un navire, ou toutes marchandises devant être transbordées à l'un des quais du gouvernement du Canada situés sur le terrain de la cale sèche à moins de le faire à un endroit indiqué par le gestionnaire.

**28.** Il est interdit d'entreposer sur le terrain de la cale sèche une cargaison, des matériaux de construction, du matériel ou des machines destinés au navire qui occupe toute partie du terrain de la cale sèche, qui proviennent de ce navire ou qui appartiennent à l'agent ou sont sous sa garde ou sa responsabilité à moins de le faire à un endroit indiqué par le gestionnaire.

**DÉCHETS**

**29.** Il incombe à l'agent d'enlever du terrain de la cale sèche les eaux usées, ordures, balayures, cendres et autres déchets provenant du navire.

**30.** (1) Il incombe à l'agent de tenir fermée, à clé ou autrement, l'entrée des toilettes et des urinoirs du navire se trouvant en cale sèche ou à proximité des jetées.

(2) Il est interdit d'utiliser les toilettes et les urinoirs du navire se trouvant en cale sèche ou à proximité des jetées.

**12. L'article 31 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

(3) Le gestionnaire n'autorise pas l'implantation ou l'extraction d'un caisson si la manœuvre ne peut être effectuée en toute sécurité en raison des conditions atmosphériques, de la glace ou des marées.

**13. L'article 34 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**34.** L'agent du navire occupant la cale sèche ou le terrain de la cale sèche ou auquel est fourni un service visé à l'annexe acquitte auprès du gestionnaire les droits de cale sèche applicables.

**14. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 36, de ce qui suit :**

**36.1** À compter du 1<sup>er</sup> avril 2015, et annuellement par la suite, les droits de cale sèche de l'année précédente sont majorés, au centième de dollars près, d'un taux établi selon la formule suivante :

$$A + B$$

où :

A représente le rendement moyen — publié mensuellement par la Banque du Canada — d'obligations types du gouvernement canadien à 10 ans pour les six premiers mois de l'année civile précédant la période visée;

B 1 %.

**15. L'article 38 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**38.** Quiconque contrevient à toute disposition du présent règlement encourt une amende de 5 000 \$.

**16. Les annexes I et II du même règlement sont remplacées par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.**

**COMING INTO FORCE**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**17. These Regulations come into force on April 1, 2010.**

**17. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2010.**

**SCHEDULE  
(Section 16)**

SCHEDULE  
(section 2, paragraphs 4(2)(e) and 5(1)(c) and sections 34 and 36.1)

**DOCK CHARGES (\$)**

Item	Column 1 Services and Facilities	Column 2 April 1, 2010 – March 31, 2011	Column 3 April 1, 2011 – March 31, 2012	Column 4 April 1, 2012 – March 31, 2013	Column 5 April 1, 2013 – March 31, 2014	Column 6 April 1, 2014 – March 31, 2015
1.	Booking	4,200.00	4,400.00	4,600.00	4,800.00	5,000.00
2.	Draining, per section	3,800.00	4,100.00	4,400.00	4,700.00	5,000.00
3.	Berthage, per metre, per day	5.19	5.35	5.51	5.67	5.84
4.	Rail-mounted crane, per hour					
	(a) with light hook	407.88	420.12	432.72	445.70	459.07
	(b) with main hook, up to 50 tonne lift	589.16	606.83	625.04	643.79	663.10
	(c) with main hook, over 50 tonne lift	906.40	933.59	961.60	990.45	1 020.16
5.	Mobile crane, per hour					
	(a) 9-tonne crane	113.30	116.70	120.20	123.81	127.52
	(b) 20-tonne crane	145.02	149.37	153.86	158.47	163.23
	(c) 30-tonne crane	176.74	182.04	187.52	193.13	198.94
	(d) Forklift	86.11	88.69	91.35	94.09	96.92
	(e) Tower crane	145.02	149.37	153.86	158.47	163.23
6.	Air compressor (first), per manifold hour	99.70	102.70	105.78	108.95	112.22
7.	Air compressor (second), per manifold hour	95.17	98.03	100.97	104.00	107.12
8.	Air compressor (wheeled), per manifold hour	49.85	51.35	52.89	54.47	56.11
9.	Motorized vessel, per hour	164.80	169.74	174.84	180.08	185.48
10.	Fresh water, per cubic metre	1.13	1.17	1.20	1.24	1.28
11.	Electric power, per kilowatt hour	0.13	0.14	0.14	0.15	0.15
12.	Tie-up or letting go	721.00	742.63	764.91	787.86	811.49
13.	Overtime labour services, drydock employee, per hour	88.99	91.66	94.41	97.24	100.16
14.	Security services, per vessel, per day	407.88	420.12	432.72	445.70	459.07
15.	Dockage, 1 section, per day	2,200.00	2,400.00	2,600.00	2,800.00	3,000.00
16.	Dockage, 2 sections, per day	8,400.00	8,800.00	9,200.00	9,600.00	10,000.00
17.	Dockage, 3 sections, per day	11,600.00	12,200.00	12,800.00	13,400.00	14,000.00
18.	Dockage per tonne, per day: under 5,000 gross tonnage	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
19.	Dockage per tonne, per day: 5,000-34,999 gross tonnage	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12
20.	Dockage per tonne, per day: 35,000-69,999 gross tonnage	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11
21.	Dockage per tonne, per day, 70,000-89,999 gross tonnage	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
22.	Dockage per tonne, per day: over 89,999 gross tonnage	0.09	0.09	0.09	0.09	0.09
23.	Sewer discharge, per litre	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01
24.	Vacuum loader	58.92	60.88	62.50	64.38	66.31

ANNEXE  
(article 16)ANNEXE  
(article 2, alinéas 4(2)e) et 5(1)c) et articles 34 et 36.1)

## DROITS DE CALE SÈCHE (\$) \*

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	
Article	Installations et services	du 1 <sup>er</sup> avril 2010 au 31 mars 2011	du 1 <sup>er</sup> avril 2011 au 31 mars 2012	du 1 <sup>er</sup> avril 2012 au 31 mars 2013	du 1 <sup>er</sup> avril 2013 au 31 mars 2014	du 1 <sup>er</sup> avril 2014 au 31 mars 2015
1.	Réservation	4 200,00	4 400,00	4 600,00	4 800,00	5 000,00
2.	Vidage par section	3 800,00	4 100,00	4 400,00	4 700,00	5 000,00
3.	Quayage, le mètre, par jour	5,19	5,35	5,51	5,67	5,84
4.	Grue sur rails, l'heure :					
	a) crochet de charge léger	407,88	420,12	432,72	445,70	459,07
	b) crochet de charge principal d'une capacité de levage d'au plus 50 tonnes métriques	589,16	606,83	625,04	643,79	663,10
	c) crochet de charge principal d'une capacité de levage de plus de 50 tonnes métriques	906,40	933,59	961,60	990,45	1 020,16
5.	Grue mobile, l'heure :					
	a) grue de 9 tonnes métriques	113,30	116,70	120,20	123,81	127,52
	b) grue de 20 tonnes métriques	145,02	149,37	153,86	158,47	163,23
	c) grue de 30 tonnes métriques	176,74	182,04	187,52	193,13	198,94
	d) chariot élévateur à fourches	86,11	88,69	91,35	94,09	96,92
	e) grue sur tour	145,02	149,37	153,86	158,47	163,23
6.	Compresseur d'air (premier), l'heure de distribution	99,70	102,70	105,78	108,95	112,22
7.	Compresseur d'air (deuxième), l'heure de distribution	95,17	98,03	100,97	104,00	107,12
8.	Compresseur d'air (sur roues), l'heure de distribution	49,85	51,35	52,89	54,47	56,11
9.	Bateau à moteur, l'heure	164,80	169,74	174,84	180,08	185,48
10.	Eau douce, le mètre cube	1,13	1,17	1,20	1,24	1,28
11.	Énergie électrique, le kilowatt-heure	0,13	0,14	0,14	0,15	0,15
12.	Amarrage ou relâchement des amarres	721,00	742,63	764,91	787,86	811,49
13.	Heures supplémentaires des employés de la cale sèche, par employé, l'heure	88,99	91,66	94,41	97,24	100,16
14.	Service de sécurité, par navire, le jour	407,88	420,12	432,72	445,70	459,07
15.	Séjour de navire en cale sèche, 1 section, le jour	2 200,00	2 400,00	2 600,00	2 800,00	3 000,00
16.	Séjour de navire en cale sèche, 2 sections, le jour	8 400,00	8 800,00	9 200,00	9 600,00	10 000,00
17.	Séjour de navire en cale sèche, 3 sections, le jour	11 600,00	12 200,00	12 800,00	13 400,00	14 000,00
18.	Séjour de navire en cale sèche par tonneau, le jour : moins de 5 000 tonneaux de jauge brute	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
19.	Séjour de navire en cale sèche par tonneau, le jour : de 5 000 à 34 999 tonneaux de jauge brute	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12
20.	Séjour de navire en cale sèche par tonneau, le jour : de 35 000 à 69 999 tonneaux de jauge brute	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11
21.	Séjour de navire en cale sèche par tonneau, le jour : de 70 000 à 89 999 tonneaux de jauge brute	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
22.	Séjour de navire en cale sèche par tonneau, le jour : plus de 89 999 tonneaux de jauge brute	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
23.	Évacuation d'eaux usées, le litre	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
24.	Citerne de pompage à vide	58,92	60,88	62,50	64,38	66,31

\*Note : À partir du 1<sup>er</sup> avril 2015, les droits de cale sèche sont augmentés en application de l'article 36.1 du présent règlement.

REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

## Executive Summary

**Issue:** The current rate structure for services at the Esquimalt Graving Dock does not cover the government's operating costs.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

## Résumé

**Question :** La structure actuelle des frais de services de la cale sèche d'Esquimalt ne permet pas au gouvernement de recouvrer ses coûts d'exploitation.

**Description:** The *Regulations Amending the Esquimalt Graving Dock Regulations, 1989* set tariffs for common use services at the Graving Dock operated by PWGSC and located in Esquimalt, British Columbia. In addition, the Regulations set the principles for the access to and use of the facilities in order to ensure safe and efficient operations.

**Cost-benefit statement:** The current rate structure has resulted in a net operating deficit of \$6.7 million in 2007/2008 and a loss of \$11 million in 2008/2009. The revenue accrues to the Government of Canada (Consolidated Revenue Fund) and the costs will apply to users of the Esquimalt Graving Dock in accordance with services they utilize.

**Business and consumer impacts:** Business impacts are limited to the users of the dry docks. Extensive consultation was conducted with the users of the dry dock since 2006 in full compliance with the requirements of the *User Fees Act, 2004*.

**Domestic and international coordination and cooperation:** There are no implications to domestic or international coordination and cooperation.

**Performance measurement and evaluation plan:** The Esquimalt Graving Dock publishes services standards on the Web site that is used by all users booking vessels at the facility. The standards and performance indicators are reviewed regularly.

**Description :** Le *Règlement modifiant le Règlement de 1989 sur la cale sèche d'Esquimalt* établit les tarifs relatifs aux services d'usage courant à la cale sèche d'Esquimalt, exploitée par TPSGC à Esquimalt (Colombie-Britannique). Le Règlement établit aussi les principes en ce qui a trait à l'accès à l'installation et à son utilisation, de manière à assurer le déroulement sûr et efficace des activités.

**Énoncé des coûts et avantages :** La structure tarifaire actuelle a mené à un déficit d'exploitation net de 6,7 millions de dollars en 2007-2008 et de 11 millions de dollars en 2008-2009. Les recettes reviennent au gouvernement du Canada (Fonds du revenu consolidé) et les frais sont exigés des utilisateurs de la cale sèche d'Esquimalt en fonction des services qu'ils utilisent.

**Incidences sur les entreprises et les consommateurs :** La modification au Règlement aura uniquement des répercussions sur les entreprises qui utilisent la cale sèche. De vastes consultations ont été menées auprès de ces utilisateurs depuis 2006, conformément à toutes les exigences de la *Loi de 2004 sur les frais d'utilisation*.

**Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :** La modification au Règlement n'aura aucune répercussion en matière de coopération et de commerce au niveau national et international.

**Mesures de rendement et plan d'évaluation :** La cale sèche d'Esquimalt publie ses normes de service sur son site Web, dont se servent toutes les entreprises qui réservent l'installation. Les normes et les indicateurs de rendement sont passés en revue régulièrement.

### Issue

Cost recovery rates were first introduced in 1989 and amended in 1995. However, these rates are no longer sufficient to cover the operating and maintenance costs of the Esquimalt Graving Dock in Esquimalt, British Columbia. The current rate structure has resulted in a net operating deficit of \$6.7 million in 2007/2008 and \$11 million in 2008/2009.

### Objectives

The *Regulations Amending the Esquimalt Graving Dock Regulations, 1989* (the Regulations) revise the schedule of rates charged for services (tariffs) that were last set in 1995. The objective is to achieve recovery of government's direct and indirect costs from operating the facility and to support the capital reinvestment required for the facility. This is required to support the continued operation of the dry dock as a common use facility. The client groups have been involved in significant consultation to determine a tariff structure, which supports the long-term viability of the facility. In addition, the Regulations set the principles for the access to and use of the facilities in order to ensure safe and efficient operations, which are updated to reflect current requirements.

The existing *Esquimalt Graving Dock Regulations, 1989* are amended by the Regulations which will come into force on April 1, 2010. The tariffs provide for staged implementation of cost recovery over a five-year period.

### Question

Des frais censés permettre le recouvrement des coûts ont été établis une première fois en 1989, puis modifiés en 1995. Ces frais ne suffisent cependant plus à couvrir les coûts d'exploitation et d'entretien de la cale sèche d'Esquimalt, à Esquimalt (Colombie-Britannique). La structure tarifaire actuelle a mené à un déficit d'exploitation net de 6,7 millions de dollars en 2007-2008 et de 11 millions de dollars en 2008-2009.

### Objectifs

Le *Règlement modifiant le Règlement de 1989 sur la cale sèche d'Esquimalt* (le Règlement) modifie le barème tarifaire fixé en 1995. Cela permettra le recouvrement des coûts directs et indirects que doit supporter le gouvernement pour exploiter l'installation, ainsi que le financement de futures activités de réinvestissement. Elle est nécessaire à la poursuite des activités de la cale sèche comme installation accessible à tous. Les groupes de clients ont participé à la vaste campagne de consultation qui a été menée pour établir une structure tarifaire permettant la viabilité à long terme de l'installation. En outre, le Règlement définit les principes régissant l'accès à l'installation et son utilisation dans des conditions de sécurité et d'efficacité, principes mis à jour en fonction des besoins actuels.

Le *Règlement de 1989 sur la cale sèche d'Esquimalt* sera modifié par le Règlement, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2010. Le barème tarifaire prévoit la mise en œuvre progressive, sur une période de cinq ans, du recouvrement de coût.

**Description**

The Regulations set tariffs for common use services at the Graving Dock operated by the Department of Public Works and Government Services and located in Esquimalt, British Columbia. In addition, the Regulations set the principles for the access to and use of the facilities in order to ensure safe and efficient operations.

The tariffs and related regulations apply equally to all of the users of the facility. All of the ship repair and maintenance firms that operate at the facility (approximately seven companies) and major fleet owners participated directly in the development of the tariffs under the provisions of the *User Fees Act, 2004*. All of the requirements of the Act were met in development of the revised tariffs.

The Esquimalt Graving Dock offers the largest dry dock capability on the West Coast. At 357 metres in length, it is one of two Canadian West Coast dry docks with the capacity to handle larger deep-sea vessels that can routinely pass through the Panama Canal. The only other Canadian West Coast ship repair facility with similar capacity is the privately owned floating dry dock in Vancouver Harbour. The Esquimalt Graving Dock is the only “open access” facility on the West Coast of the Americas. This allows any qualified user to make reservations and maintain advance bookings for use of the facility. Other shipyards are “closed”, which means use is restricted to the shipyards’ owner/operator.

The following summarizes changes to tariffs from those set out in previous regulations.

- Services and equipment that are no longer applicable to the facility have been deleted.
- The tariffs for dry dock use based on gross vessel tonnage have been changed: no charge is applied to vessels under 5 000 tonnes, and rates have been slightly reduced for vessels with a higher gross tonnage.
- The tonnage based tariff is complemented by a new tariff, developed in consultation with users, based on the number of sections a vessel uses while dry docked. The result is a tariff related to the size of the vessel rather than just the gross tonnage. A balanced tariff for long duration occupancy of the dry dock is expected to help stimulate more effective implementation schedules, and thereby increase available dry dock capacity for other users.
- A definition of dry dock section is added.
- A new tariff for sewer discharge (on a per litre basis) is introduced to reflect changes in procedures and to reflect the facility’s prohibition on sewage discharge into Esquimalt Harbour.
- A new provision is included to establish the procedures to adjust the tariffs annually in advance commencing in 2015 based on an independent financial indicator (the Bank of Canada long-term bond rate). This addressed users’ concerns regarding the long-term predictability over the tariff changes in their business planning process.

**Description**

Le Règlement établit des tarifs relatifs aux services d’usage courant à la cale sèche exploitée par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux à Esquimalt, en Colombie-Britannique. Il établit également les principes en ce qui a trait à l’accès à l’installation et à son utilisation, de manière à assurer le déroulement sûr et efficace des opérations.

Les tarifs et les règles connexes s’appliqueront de la même façon à tous les utilisateurs de l’installation. Toutes les entreprises de réparation et d’entretien de navires (environ sept) qui l’utilisent ainsi que les grands propriétaires de flottes ont participé directement à l’établissement des tarifs, comme le prévoit la *Loi de 2004 sur les frais d’utilisation*. Toutes les exigences de la Loi ont été respectées lors de l’établissement des nouveaux tarifs.

La cale sèche d’Esquimalt offre la plus grande capacité de cale sèche sur la côte Ouest. Sa longueur (357 m) en fait une des deux seules installations du genre sur la côte Ouest du Canada qui peut accueillir les plus gros navires océaniques capables d’emprunter facilement le canal de Panama. La seule autre installation de réparation de navires de la côte Ouest du Canada ayant une capacité semblable, un dock flottant situé dans le port de Vancouver, appartient à des intérêts privés. La cale sèche d’Esquimalt est la seule installation du genre « accessible à tous » sur la côte Ouest de l’Amérique. Tout utilisateur qualifié peut donc faire une réservation afin d’utiliser l’installation. Les autres chantiers navals sont « fermés », c’est-à-dire que seul le propriétaire ou l’exploitant de l’installation peut l’utiliser.

Voici un résumé des changements qui seront apportés aux tarifs établis dans le règlement précédent.

- Les références à des services ou à des équipements que n’offre plus l’installation ont été enlevées.
- Les tarifs imposés en fonction de la jauge brute ont été modifiés : aucuns frais ne seront exigés des navires de moins de 5 000 tonnes, et les frais ont été réduits légèrement pour les navires de forte jauge.
- Au tarif imposé en fonction de la jauge s’ajoute un nouveau tarif, établi en consultation avec les utilisateurs, qui dépend cette fois du nombre de sections de cale sèche utilisées par un navire durant les réparations. Le tarif final est donc également fonction de la taille du navire plutôt que de sa seule jauge brute. L’établissement d’une structure tarifaire équilibrée pour les longs séjours en cale encouragera les utilisateurs à mieux prévoir leurs travaux et à libérer les installations plus rapidement, ce dont profiteront les autres utilisateurs.
- Une définition de « section de cale sèche » est ajoutée au Règlement.
- De nouveaux frais seront exigés (au litre) pour le déversement des eaux usées étant donné que les procédures à cet égard ont été modifiées et qu’il est interdit de déverser ces effluents dans le port d’Esquimalt.
- Une nouvelle disposition a été incluse qui établit, à partir de l’année 2015, un processus de modification annuelle des tarifs en fonction d’un indicateur financier indépendant (taux des obligations à terme de la Banque du Canada). Cette mesure a été ajoutée en raison des préoccupations des utilisateurs, qui voulaient s’assurer que les modifications tarifaires sont prévisibles à long terme, afin de pouvoir mieux planifier leurs activités.

A number of procedures established in the Regulations are updated to reflect current operational requirements of the facility.

- Procedures for reserving and booking facilities have been modified to reflect current practices. Bookings are now available online to provide improved accessibility and transparency for users.
- The application form has been deleted (Schedule I in the previous regulations). The Manager may establish the required format for the application in order to accommodate changes in information requirements from time to time, for example, to obtain information required to meet maritime security requirements.
- A definition of hour was added to clarify how tariffs are applied.
- Clarification has been added to the Regulations on the requirement for proof of indemnification, which is used to define in advance the respective liability related to the use of the facilities.
- Clarification has been added regarding the Manager's responsibilities for safe placement or removal of the caissons (movable dividers between dry dock sections) used in the dry dock and to ensure equipment used at the facility meet the facility's safety and environmental requirements.

#### **Regulatory and non-regulatory options considered**

Since these Regulations govern the tariffs for services and operational procedures for the Esquimalt Graving Dock there are no alternatives to amending the Regulations.

#### **Benefits and costs**

The current rate structure has resulted in a net operating deficit of \$6.7 million in 2007/2008 and a loss of \$11 million in 2008/2009. Projected revenue increases have a net present value (NPV) range of \$57-67 million (8% discount rate) over 10 years (2010-2020).

Actual revenue over the three years 2006/2007 through 2008/2009 \$4.8-\$6.4 million resulted in a cost recovery range of 30%-50%. The tariffs are projected to increase annual revenues to between \$13.6 million and \$15.5 million over the first five years. This is projected to achieve near full cost recovery for the facility within six years. If the tariffs remained unchanged from those set in 1995, it is anticipated that there would be a continued net operating loss of up to \$11 million per year (including all costs).

The net benefits from the revenue increase accrued to the Government of Canada (Consolidated Revenue Fund) and the costs will apply to users of the Esquimalt Graving Dock in accordance with services they utilize. There are no costs or benefits attributable to the Regulations that would apply outside the user group for this facility. Users and fleet owners will continue to benefit from the operation of the Graving Dock as an open access, common use facility.

#### **Rationale**

As part of the consultation process, which was completed in accordance with the requirement established in the *User Fees Act, 2004*, a number of alternatives were evaluated to achieve cost recovery in a manner that is fair, open, and transparent for clients

Un certain nombre de procédures établies dans le Règlement ont été mises à jour afin de refléter les exigences opérationnelles actuelles de l'installation.

- Les références aux procédures de réservation de l'installation ont été modifiées afin de tenir compte des pratiques actuelles. Il est maintenant possible de réserver en ligne, ce qui offre un accès plus facile et davantage de transparence aux utilisateurs.
- Le formulaire de demande d'utilisation a été enlevé (il se trouvait à l'annexe I du règlement précédent). Le gestionnaire de la cale sèche pourra décider du format de la demande afin qu'il soit tenu compte des modifications, parfois nécessaires, aux renseignements demandés, par exemple afin de respecter les exigences en matière de sécurité maritime.
- Une définition du terme « heure » a été ajoutée afin de préciser la méthode d'application des tarifs.
- Des précisions ont été ajoutées en ce qui a trait à la preuve d'indemnisation exigée aux fins de l'établissement à l'avance des responsabilités respectives lors de l'utilisation de l'installation.
- Des précisions ont été ajoutées relativement aux responsabilités du gestionnaire de la cale sèche en ce qui a trait à l'implantation et à l'extraction des caissons (séparations amovibles entre les sections) utilisés à la cale sèche. Cela permettra de garantir que l'équipement utilisé respecte les exigences de l'installation en matière de sécurité et d'environnement.

#### **Options réglementaires et non réglementaires considérées**

Étant donné que le Règlement établit les tarifs liés aux services et aux procédures opérationnelles de la cale sèche d'Esquimalt, il n'existe aucune autre solution que de le modifier.

#### **Avantages et coûts**

La structure tarifaire actuellement en place a mené à un déficit opérationnel net de 6,7 millions de dollars en 2007-2008 et de 11 millions de dollars en 2008-2009. On prévoit une hausse des recettes d'une valeur actualisée nette de 57 à 67 millions de dollars (taux d'actualisation de 8 %) sur 10 ans (2010-2020).

Les recettes réelles sur les trois années 2006/2007 à 2008/2009, de 4,8 à 6,4 millions de dollars, ont uniquement permis de recouvrer de 30 % à 50 % des coûts. Les nouveaux tarifs devraient permettre une hausse des recettes annuelles, qui atteindront de 13,6 à 15,5 millions de dollars dans les cinq premières années. On pourra ainsi arriver à un recouvrement à peu près total des coûts d'ici six ans. Si les tarifs ne sont pas modifiés et demeurent au niveau de 1995, on prévoit que l'installation continuera d'accumuler un déficit net d'environ 11 millions de dollars par année (tous les coûts compris).

Les avantages nets tirés de la hausse des recettes reviendront au gouvernement du Canada (Fonds du revenu consolidé) et les frais seront exigés des utilisateurs de la cale sèche d'Esquimalt en fonction des services qu'ils y utilisent. Le Règlement n'entraînera aucun avantage ou coût pour quiconque outre les utilisateurs de l'installation. Ces derniers et les propriétaires de flottes profiteront du fait que la cale sèche continuera d'être exploitée à titre d'installation d'usage commun accessible à tous.

#### **Justification**

Dans le cadre du processus de consultation, mené conformément aux exigences établies dans la *Loi de 2004 sur les frais d'utilisation*, on a évalué différentes solutions afin d'en trouver une qui permettrait d'obtenir le recouvrement des coûts de manière

and fleet owners. There are three major modifications in the tariff structure as a result of the consultation process: dry dock tariffs based on tonnage and utilization, phased implementation over five years, and long term indexing of tariffs for future cost predictability for users.

Tariffs for occupying the dry dock were previously based solely on vessel tonnage. The industry stakeholders requested the tariff structure to be more equitable for all sizes of vessels, commenting that a new fee structure that links cost to utilization would be more fair and equitable. This was incorporated in the tariff structure, which reduces previous tariffs based on tonnage, and introduces tariffs based on the number of dry dock's sections used by each vessel. The result is a tariff that balances anticipated financial impact across the range of users and fleet owners based on the vessel's proportional utilization of the dry dock's capacity. A balanced tariff is expected to help stimulate more effective utilization of the facility, and thereby increase available dry dock capacity for all users.

Staged implementation was strongly advocated by users during the consultation process to incorporate the additional costs in their business planning processes. This principle is included in the tariff structure and the tariff schedule implements the increases over five years. The increase in the first year represents over 85 % of the total increase over the full phase implementation period.

During consultation, users expressed a desire for regular and consistent updating of the tariff structure to support better business planning. As a result, the Regulations provide for annual indexing of the tariffs after the fifth year. This indexing will serve to adjust the schedule of tariffs annually in advance using an independent financial indicator.

### **Consultation**

The consultation process started in 2006 to bring the Esquimalt Graving Dock to a cost recovery position.

Facilitated consultation to obtain user input was conducted in a series of seven detailed working group meetings completed in 2006. Key conclusions from the working group were incorporated in the tariffs.

Over the summer of 2007, the department conducted additional analysis of the proposed rates to ensure that the impacts were balanced across the range of vessels and ship repair firms utilizing the facility. In accordance with the consultation process requirements of the *User Fees Act*, a formal notice of proposed tariff changes was sent to users on November 2, 2007. A series of consultations and discussions followed to address four responses/comments from users. All of the concerns of users were resolved.

The tariff proposal was supported by the House Standing Committee on Government Operations and Estimates on May 29, 2009, and by the Senate Standing Committee on Transportation and Communication on June 9, 2009.

juste, ouverte et transparente pour les clients et les propriétaires de flottes. À la suite de ces consultations, trois principales modifications de la structure tarifaire ont été proposées : l'établissement des tarifs en fonction de la jauge des navires et de leur utilisation de la cale sèche, une mise en œuvre par étapes sur cinq ans et l'indexation à long terme des tarifs afin que les utilisateurs puissent en tenir compte dans leurs prévisions.

Les frais de cale étaient par le passé basés sur la seule jauge des navires. Les intervenants de l'industrie ont demandé que la structure tarifaire soit aussi liée à l'utilisation faite de la cale sèche, ce qui la rendrait plus juste et équitable pour les propriétaires de navires de toute taille. Cette demande a été prise en compte dans la nouvelle structure tarifaire, qui réduit les droits anciennement demandés en fonction de la jauge et établit des droits supplémentaires en fonction du nombre de sections de cale utilisées par chaque navire. La structure tarifaire proposée répartira donc équitablement l'incidence financière qu'aura la hausse des droits sur l'ensemble des usagers de la cale et des propriétaires de flottes en proportion de la capacité de cale occupée par leurs navires. Un tarif équilibré devrait encourager une utilisation plus efficace de l'installation et donc libérer la cale pour les autres utilisateurs.

Ces derniers ont fortement insisté, durant le processus de consultation, sur une mise en œuvre par étapes des nouveaux tarifs afin de pouvoir en tenir compte dans le processus de planification des activités. Ce principe a été pris en compte dans la nouvelle structure tarifaire et les augmentations prévues seront donc réparties sur cinq ans. La hausse proposée dès la première année représente plus de 85 % de la majoration prévue sur l'ensemble de la période de mise en œuvre des nouveaux tarifs.

Les utilisateurs consultés se sont dits favorables à une politique de révisions tarifaires périodiques, car ceci facilitera leur planification. Le Règlement prévoit donc une indexation annuelle des tarifs après la cinquième année. Ce régime d'indexation permettra de déterminer à l'avance la hausse annuelle des droits exigés en fonction d'indicateurs financiers indépendants.

### **Consultation**

Le processus de consultation a débuté en 2006 afin de donner à la cale sèche d'Esquimalt les moyens de recouvrer ses coûts.

Dans le cadre d'une série de réunions du groupe de travail, qui se sont terminées en 2006, des consultations avec animateur ont été organisées afin de recueillir les commentaires des utilisateurs. Les principales conclusions du groupe de travail ont été prises en compte lors de l'établissement des tarifs.

À l'été 2007, le Ministère a effectué des analyses supplémentaires des tarifs proposés afin de vérifier que leur incidence serait équitable pour l'ensemble des entreprises de réparation de navires qui utilisent la cale sèche. Conformément aux exigences en matière de consultation de la *Loi sur les frais d'utilisation*, les utilisateurs ont été informés des modifications proposées par un avis officiel envoyé le 2 novembre 2007. Des consultations et des discussions ont ensuite eu lieu afin de donner suite aux quatre réponses/commentaires reçus des utilisateurs. On a donné suite à toutes les préoccupations exprimées.

La proposition tarifaire a été approuvée le 29 mai 2009 par le Comité permanent sur les opérations gouvernementales et les prévisions budgétaires de la Chambre, ainsi que le 9 juin 2009 par le Comité permanent du transport et des communications du Sénat.

***Implementation, enforcement and service standards***

Users are charged for use of the dry docking facilities in accordance with the schedule of tariffs. The previous Regulations established that failure to meet resulting financial obligations may result in seizure of the vessel. This provision is unchanged. In addition, the Regulations provide for a monetary penalty for non-compliance to operational and environmental provisions of the Regulations. This provision has also been retained and the amount of the fine has been increased from \$400 set in 1989 to \$5,000 to reflect current conditions.

Services standards are in place at the Esquimalt Graving Dock and are published on the facility's Web site that is used by all users booking vessels at the dock. The standards and performance indicators are reviewed regularly.

***Contact***

Bonnie MacKenzie  
Director General  
Engineering Assets Strategy  
Telephone: 604-666-5191  
Email: Bonnie.MacKenzie@pwgsc.tpsgc.gc.ca

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

Des frais de cale sèche sont exigés des utilisateurs de l'installation conformément au barème tarifaire établi. Il était précisé dans le règlement précédent que tout défaut d'acquitter les obligations financières pourrait entraîner la saisie du navire. Cette disposition demeure inchangée. De plus, le Règlement prévoit l'imposition d'une amende pour tout défaut de se conformer à ses dispositions opérationnelles et environnementales. Cette disposition a elle aussi été conservée et le montant de l'amende a été ajusté; de 400 \$ en 1989, il est passé à 5 000 \$ pour refléter les conditions actuelles.

La cale sèche d'Esquimalt s'est dotée de normes de service publiées sur le site Web dont se servent tous les utilisateurs au moment de réserver les installations. Les normes et les indicateurs de rendement sont passés en revue régulièrement.

***Personne-ressource***

Bonnie MacKenzie  
Directrice générale  
Stratégie de gestion des ouvrages techniques  
Téléphone : 604-666-5191  
Courriel : Bonnie.MacKenzie@pwgsc.tpsgc.gc.ca



Registration  
SOR/2009-325 December 10, 2009

PILOTAGE ACT

## Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations

### RESOLUTION

Whereas the Pacific Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)<sup>a</sup> of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>, published a copy of the proposed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*, in the annexed form, in the *Canada Gazette*, Part I, on October 10, 2009;

Therefore, the Pacific Pilotage Authority, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*.

Vancouver, October 23, 2009

KEVIN OBERMEYER  
Chief Executive Officer  
Pacific Pilotage Authority

P.C. 2009-1979 December 10, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*, made by the Pacific Pilotage Authority.

### REGULATIONS AMENDING THE PACIFIC PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

#### AMENDMENTS

**1. Subsections 6(2) and (3) of the *Pacific Pilotage Tariff Regulations*<sup>1</sup> are replaced by the following:**

(2) Subject to subsection (4), for an assignment to a ship that is 226 m or more in overall length, the pilotage charge payable is the sum of

- (a) \$3.0930 multiplied by the pilotage unit, and
- (b) \$0.00904 multiplied by the gross tonnage of the ship.

(3) Subject to subsection (4), for an assignment to a tethered tanker ship with a deadweight tonnage (summer) that exceeds 39 999 metric tons, in any waters, the pilotage charge payable is \$5.139 multiplied by the pilotage unit.

<sup>a</sup> S.C. 1998, c. 10, s. 150

<sup>b</sup> R.S., c. P-14

<sup>1</sup> SOR/85-583

Enregistrement  
DORS/2009-325 Le 10 décembre 2009

LOI SUR LE PILOTAGE

## Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique

### RÉSOLUTION

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>, l'Administration de pilotage du Pacifique a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 10 octobre 2009, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, conforme au texte ci-après,

À ces causes, en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>, l'Administration de pilotage du Pacifique prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, ci-après.

Vancouver, le 23 octobre 2009

Le premier dirigeant de l'Administration  
de pilotage du Pacifique,  
KEVIN OBERMEYER

C.P. 2009-1979 Le 10 décembre 2009

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, ci-après, pris par l'Administration de pilotage du Pacifique.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

#### MODIFICATIONS

**1. Les paragraphes 6(2) et (3) du *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*<sup>1</sup> sont remplacés par ce qui suit :**

(2) Sous réserve du paragraphe (4), pour toute affectation à un navire d'une longueur hors tout de 226 m ou plus, le droit de pilotage à payer correspond à la somme des éléments suivants :

- a) 3,0930 \$ multipliés par l'unité de pilotage;
- b) 0,00904 \$ multiplié par la jauge brute du navire.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), pour toute affectation à un navire-citerne d'un port en lourd (été) de plus de 39 999 tonnes métriques, assisté d'un remorqueur, dans des eaux, quelles qu'elles soient, le droit de pilotage à payer correspond au produit de 5,139 \$ par l'unité de pilotage.

<sup>a</sup> L.C. 1998, ch. 10, art. 150

<sup>b</sup> L.R., ch. P-14

<sup>1</sup> DORS/85-583

(4) For an assignment to a tethered tanker ship that is 226 m or more in overall length with a deadweight tonnage (summer) that exceeds 39 999 metric tons, in any waters, the pilotage charge payable is the sum of

- (a) \$4.4849 multiplied by the pilotage unit, and
- (b) \$0.01311 multiplied by the gross tonnage of the ship.

(5) For an assignment that begins or ends on December 25, a charge of double the pilotage charge under this section is payable.

**2. Section 7 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**

(3) For an assignment that begins or ends on December 25, a charge of double the time charge under this section is payable.

**3. Section 8 of the Regulations is replaced by the following:**

**8.** Despite sections 6 and 7, the total charges payable under those sections in respect of a ship shall not be less than \$823.82.

**4. Subsections 10(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:**

(2) If a pilot embarks on or disembarks from a ship at Anacortes, Bellingham, Cherry Point or Ferndale, in the State of Washington, a charge of \$1,590 per pilot is payable in addition to any other charges.

(3) If a pilot embarks on or disembarks from a ship at an out-of-Region location that is not listed in subsection (2), a charge of \$2,120 per pilot is payable in addition to any other charges.

**5. The Regulations are amended by adding the following after section 13:**

**13.1.** For the purpose of creating a fund to enable the purchase of portable pilotage units (PPUs) for certain locations, on each occasion that a pilot boat is used to embark or disembark a pilot at a location set out in column 1 of Schedule 7, the charge set out in column 5 is payable.

**13.2.** On each occasion that a pilot boat is used to embark or disembark a pilot at a location set out in Schedule 8, the charge set out in the corresponding column for that location is payable. The reference price that is to be used to establish the price range set out in column 1 is the daily average wholesale (rack) price per litre for diesel in Vancouver, British Columbia, on the first business day of each month, as posted on the following Natural Resources Canada Internet site: [http://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale\\_bycity\\_e.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2](http://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale_bycity_e.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2).

**6. Section 15 of the Regulations is replaced by the following:**

**15.** (1) On each occasion that a pilotage order is initiated during the period that begins at 06:00 and ends at 17:59 with less than 10 hours' notice for local assignments and less than 12 hours' notice for all other assignments, a charge of \$711.97 is payable in addition to any other charges.

(2) On each occasion that a pilotage order is initiated during the period that begins at 18:00 and ends at 05:59 with less than

(4) Pour toute affectation à un navire-citerne d'une longueur hors tout de 226 m ou plus et d'un port en lourd (été) de plus de 39 999 tonnes métriques, assisté d'un remorqueur, dans des eaux, quelles qu'elles soient, le droit de pilotage à payer correspond à la somme des éléments suivants :

- a) 4,4849 \$ multipliés par l'unité de pilotage;
- b) 0,01311 \$ multipliés par la jauge brute du navire.

(5) Pour toute affectation qui commence ou se termine le 25 décembre, le droit de pilotage à payer en application du présent article est double.

**2. L'article 7 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

(3) Pour toute affectation qui commence ou se termine le 25 décembre, le droit horaire à payer en application du présent article est double.

**3. L'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**8.** Malgré les articles 6 et 7, le total des droits à payer à l'égard d'un navire en application de ces articles ne peut être inférieur à 823,82 \$.

**4. Les paragraphes 10(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(2) Lorsque le pilote embarque à bord d'un navire ou en débarque à Anacortes, à Bellingham, à Cherry Point ou à Ferndale, dans l'État de Washington, un droit de 1 590 \$ est à payer pour chaque pilote, en plus de tout autre droit.

(3) Lorsque le pilote embarque à bord d'un navire ou en débarque à un endroit qui se trouve à l'extérieur de la région et qui n'est pas énuméré au paragraphe (2), un droit de 2 120 \$ est à payer pour chaque pilote, en plus de tout autre droit.

**5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 13, de ce qui suit :**

**13.1.** Chaque fois qu'un bateau-pilote est utilisé pour embarquer ou débarquer un pilote à un endroit visé à la colonne 1 de l'annexe 7, les droits à payer pour la création d'un fonds permettant l'achat d'unités de pilotage portables (UPP) pour certains endroits sont ceux qui figurent à la colonne 5.

**13.2.** Chaque fois qu'un bateau-pilote est utilisé pour embarquer ou débarquer un pilote à un endroit visé à l'annexe 8, le droit à payer est celui qui figure à la colonne qui correspond à cet endroit. Le prix de référence à utiliser pour déterminer la fourchette de prix indiqués à la colonne 1 correspond à la moyenne quotidienne du prix de gros (à la rampe) au litre du diesel à Vancouver (Colombie-Britannique), au premier jour ouvrable de chaque mois, qui est affiché sur le site Internet de Ressources naturelles Canada ci-après : [http://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale\\_bycity\\_f.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2](http://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale_bycity_f.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2).

**6. L'article 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**15.** (1) Chaque fois qu'un ordre de pilotage est donné durant la période commençant à 6 h et se terminant à 17 h 59 et que l'avis donné est plus court que dix heures pour les affectations locales ou douze heures pour les autres affectations, un droit de 711,97 \$ est à payer, en plus de tout autre droit.

(2) Chaque fois qu'un ordre de pilotage est donné durant la période commençant à 18 h et se terminant à 5 h 59 et que l'avis

10 hours' notice for local assignments and less than 12 hours' notice for all other assignments, a charge of \$1,423.94 is payable in addition to any other charges.

**7. Section 16 of the Regulations is replaced by the following:**

**16.** On each occasion that the master or agent of a ship who initiates a pilotage order fails to inform the Authority that the ship is a hampered ship that may require a bridge watch exceeding eight consecutive hours, a charge of \$1,337.71 is payable in addition to any other charges.

**8. The portion of items 1 to 3 of Schedule 2 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:**

Column 3	
Item	Amount (\$)
1.	3,5444
2.	7,0888
3.	3,5444

**9. The portion of item 1 of Schedule 3 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Time Charge (\$)
1.	177,91

**10. The portion of items 1 and 2 of Schedule 4 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Cancellation Charge (\$)
1.	711,97
2.	177,99

**11. The portion of items 1 to 3 of Schedule 5 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Charge (\$) (per hour or part of an hour)
1.	177,99
2.	177,99
3.	177,99

**12. The portion of item 3 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Transportation Charges (\$)
3.	1,488

**13. Schedule 7 to the Regulations is replaced by the Schedules 7 and 8 set out in the schedule to these Regulations.**

donné est plus court que dix heures pour les affectations locales ou douze heures pour les autres affectations, un droit de 1 423,94 \$ est à payer, en plus de tout autre droit.

**7. L'article 16 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**16.** Un droit de pilotage de 1 337,71 \$ est à payer, en plus de tout autre droit, chaque fois que le capitaine ou l'agent d'un navire qui donne un ordre de pilotage omet d'informer l'Administration que le navire est un navire difficile à manœuvrer qui peut nécessiter un quart à la passerelle de plus de huit heures consécutives.

**8. Les passages des articles 1 à 3 de l'annexe 2 du même règlement figurant à la colonne 3 sont remplacés par ce qui suit :**

Colonne 3	
Article	Montant (\$)
1.	3,5444
2.	7,0888
3.	3,5444

**9. Le passage de l'article 1 de l'annexe 3 du même règlement figurant à la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit horaire (\$)
1.	177,91

**10. Les passages des articles 1 et 2 de l'annexe 4 du même règlement figurant à la colonne 2 sont remplacés par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit d'annulation (\$)
1.	711,97
2.	177,99

**11. Les passages des articles 1 à 3 de l'annexe 5 du même règlement figurant à la colonne 2 sont remplacés par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit (\$) (par heure ou fraction d'heure)
1.	177,99
2.	177,99
3.	177,99

**12. Le passage de l'article 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant à la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit de déplacement (\$)
3.	1 488

**13. L'annexe 7 du même règlement est remplacée par les annexes 7 et 8 figurant à l'annexe du présent règlement.**

**COMING INTO FORCE**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**14. These Regulations come into force on January 1, 2010.**

**14. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010.**

**SCHEDULE  
(Section 13)**

**SCHEDULE 7  
(Sections 12, 13 and 13.1)**

**PILOT BOAT AND HELICOPTER CHARGES**

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Location	Charge (\$)	Additional Charge	Pilot Boat Replacement Charge (\$)	Portable Pilotage Unit (PPU) Charge (\$)
1.	Brotchie Ledge	340	n/a	180	25
2.	Sand Heads	1,360	n/a	180	25
3.	Triple Islands	1,990	n/a	180	25
4.	Cape Beale	5,315	n/a	n/a	n/a
5.	Pine Island	3,500	n/a	n/a	n/a
6.	the entrance to Nanaimo Harbour	685	n/a	n/a	n/a

**ANNEXE  
(article 13)**

**ANNEXE 7  
(articles 12, 13 et 13.1)**

**DROIT POUR BATEAU-PILOTE ET HÉLICOPTÈRE**

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Endroit	Droit (\$)	Droit supplémentaire	Droit de remplacement pour bateau-pilote (\$)	Droit pour unités de pilotage portables (UPP) (\$)
1.	Haut-fond Brotchie	340	s/o	180	25
2.	Sand Heads	1 360	s/o	180	25
3.	Îles Triple	1 990	s/o	180	25
4.	Cap Beale	5 315	s/o	s/o	s/o
5.	Île Pine	3 500	s/o	s/o	s/o
6.	Entrée du port de Nanaimo	685	s/o	s/o	s/o

**SCHEDULE 8  
(Section 13.2)**

**PILOT BOAT FUEL CHARGES**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Wholesale (rack) price for diesel in Vancouver, British Columbia (cents per litre)	Brotchie Ledge Charge (\$)	Sand Heads Charge (\$)
1.	up to 50.00	70	141
2.	50.01 to 60.00	78	160
3.	60.01 to 70.00	87	179
4.	70.01 to 80.00	95	198
5.	80.01 to 90.00	104	217

SCHEDULE 8 — *Continued*PILOT BOAT FUEL CHARGES — *Continued*

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Wholesale (rack) price for diesel in Vancouver, British Columbia (cents per litre)	Brotchie Ledge Charge (\$)	Sand Heads Charge (\$)	Triple Islands Charge (\$)
6.	90.01 to 100.00	112	236	806
7.	100.01 to 110.00	121	255	871
8.	110.01 to 120.00	129	274	936
9.	120.01 to 130.00	138	293	1,001
10.	130.01 to 140.00	146	312	1,066
11.	140.01 to 150.00	155	331	1,131
12.	150.01 to 160.00	163	350	1,196
13.	160.01 to 170.00	172	369	1,261
14.	170.01 to 180.00	180	388	1,326
15.	180.01 to 190.00	189	407	1,391
16.	190.01 to 200.00	197	426	1,456
17.	200.01 to 210.00	206	445	1,521
18.	over 210.00	214	464	1,586

ANNEXE 8  
(*article 13.2*)DROIT RELATIF AU CARBURANT  
POUR BATEAU-PILOTE

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Prix de gros (à la rampe) du diesel à Vancouver (Colombie-Britannique) (cents par litre)	Droit pour le haut-fond Brotchie (\$)	Droit pour Sand Heads (\$)	Droit pour les îles Triple (\$)
1.	Jusqu'à 50,00	70	141	481
2.	50,01 à 60,00	78	160	546
3.	60,01 à 70,00	87	179	611
4.	70,01 à 80,00	95	198	676
5.	80,01 à 90,00	104	217	741
6.	90,01 à 100,00	112	236	806
7.	100,01 à 110,00	121	255	871
8.	110,01 à 120,00	129	274	936
9.	120,01 à 130,00	138	293	1 001
10.	130,01 à 140,00	146	312	1 066
11.	140,01 à 150,00	155	331	1 131
12.	150,01 à 160,00	163	350	1 196
13.	160,01 à 170,00	172	369	1 261
14.	170,01 à 180,00	180	388	1 326
15.	180,01 à 190,00	189	407	1 391
16.	190,01 à 200,00	197	426	1 456
17.	200,01 à 210,00	206	445	1 521
18.	Plus de 210,00	214	464	1 586

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Executive summary**

**Issue:** The regulatory amendment is intended to allow the Pacific Pilotage Authority (the Authority), a Crown corporation listed in Schedule III to the *Financial Administration Act*, to operate on a self-sustaining financial basis.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)***Résumé**

**Question :** La modification réglementaire vise à permettre à l'Administration de pilotage du Pacifique (l'Administration), une société d'État énoncée à l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, de maintenir son autonomie financière.

**Description:** The adjustments in the pilotage charges, which are consistent with the costs of providing the services, mainly result from service and collective agreement contract adjustments for 2010. The Authority also separates the fuel costs from other pilot launch costs and allow the fuel to be charged as per posted on the Natural Resources Canada Web site.

**Cost-benefit statement:** The amendment is beneficial in that it will allow the Authority to cover its cost increases for 2010.

**Business and consumer impacts:** During consultation with the marine industry regarding the amendment, the Authority noted the present worldwide economic situation and its impact on shipowners and operators.

**Domestic and international coordination and cooperation:** This amendment is not inconsistent nor does it interfere with the actions planned by other government departments/agencies or another level of government.

**Description :** Le rajustement aux droits de pilotage, conformes aux coûts de prestation de services, est principalement le résultat de rajustements au contrat de service et à la convention collective pour l'année 2010. L'Administration sépare aussi les coûts de carburant des autres coûts de bateaux-pilotes pour permettre de facturer le carburant selon les prix affichés sur le site Web de Ressources naturelles Canada.

**Énoncé des coûts et avantages :** La modification est utile, dans le sens où elle permettra à l'Administration de couvrir ses hausses de coûts pour l'année 2010.

**Incidences sur les entreprises et les consommateurs :** Au cours des consultations sur la modification qui ont été menées auprès de l'industrie maritime, l'Administration a noté la situation économique mondiale actuelle et son impact sur les propriétaires de navires et les exploitants.

**Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :** Cette modification ne va pas à l'encontre des mesures prévues par les autres ministères et organismes gouvernementaux ou d'autres ordres de gouvernement et n'interfère pas avec elles.

### Issue

The amendments to the *Pacific Pilotage Tariff Regulations* allow the Authority, a Crown corporation listed in Schedule III to the *Financial Administration Act*, to operate on a self-sustaining financial basis. The adjustments in the pilotage charges, which are consistent with the costs of providing the services, result from annual service and collective agreement contract adjustments for 2010.

### Objectives

The Authority, which covers the areas between Washington State in the south to Alaska in the north, including Vancouver Island and Fraser River areas, is responsible for operating, maintaining and administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the province of British Columbia. Section 33 of the *Pilotage Act* (the Act) allows the Authority to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

### Description

To ensure financial self-sufficiency in each individual area, the Authority increases by 3% its general tariff for the following pilotage charges:

- pilotage assignments;
- time charges for bridge watches and minimum charges;
- cancellation charges, out-of-region charges, pilot boat charges, delay charges, short order charges and hampered ship charges.

The Authority is also separating the fuel charge portion from its pilot launch tariff. The fuel tariff charge portion will be adjusted monthly, based upon prices posted on the Natural Resources Canada Web site at: [www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale\\_bycity\\_e.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2](http://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale_bycity_e.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2).

### Question

Les modifications au *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique* permettent à l'Administration, une société d'État énoncée à l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, de maintenir son autonomie financière. Les rajustements aux droits de pilotage, conformes aux coûts de prestation de services, sont le résultat de rajustements au contrat de service annuel et à la convention collective pour l'année 2010.

### Objectifs

L'Administration qui dessert la zone délimitée par l'État de Washington au sud et l'Alaska au nord, y compris les zones de l'île de Vancouver et celles entourant le fleuve Fraser, a pour mission de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans toutes les eaux canadiennes sises dans la province de la Colombie-Britannique et ses eaux limitrophes. En vertu de l'article 33 de la *Loi sur le pilotage* (la Loi), l'Administration fixe les tarifs des droits de pilotage équitables et raisonnables pour permettre le financement autonome de ses opérations.

### Description

Afin d'assurer la rentabilité dans chacun des secteurs individuels, l'Administration apporte une hausse du tarif de 3% pour les droits de pilotage suivants :

- les affectations de pilotes;
- les droits horaires pour un quart à la passerelle et les droits minimums;
- les droits d'annulation, les droits à l'extérieur de la région, les droits pour un bateau-pilote, les droits de retard, les droits pour l'exécution d'un ordre donné à bref avis et les droits pour les navires difficiles à manœuvrer.

L'Administration sépare aussi la portion des droits de carburant de son tarif pour les bateaux-pilotes. La portion pour le droit de carburant sera ajustée mensuellement, sur la base des prix affichés sur le site Web de Ressources naturelles Canada à l'adresse suivante : [www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale\\_bycity\\_f.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2](http://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale_bycity_f.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2).

The only travel charge to change is the northern fee since the Authority's contract with a scheduled air carrier is ending in 2009, with the resultant increase of \$260 per assignment.

The Authority is also initiating a new charge of \$25 per board-ing to fund portable pilotage units for the pilots.

These adjustments offset the increased costs in providing pilot-age services and launch operations, thereby ensuring that the Authority will continue to operate on a self-sustaining financial basis.

**Regulatory and non-regulatory options considered**

The Authority has kept the cost of providing safe and efficient pilotage services at the minimum. Further reductions in operating costs are not deemed to be an alternative since they could reduce the quality of service provided.

The retention of the existing tariff rates was considered as a possible option. However, the Authority rejected this status quo alternative since the increase of tariff rates is necessary to reflect the actual costs for the various pilotage services provided to the industry. These amendments will ensure that the Authority main-tains its financial self-sufficiency while preventing cross-subsidization among the various pilotage districts.

**Benefits and costs**

The increase in the pilotage charges is consistent with the current costs of providing the service and it is anticipated that these adjustments will result in an annual increase of \$1,682,000 in gross revenue. This will result in an average increase of \$146 per pilotage assignment for the users; the average cost of a pilot-age assignment is \$4,630. Despite the increase, the Authority's pilotage rates will remain comparable with those of other com-peting West Coast ports, that also regularly adjust their rates; therefore, there will be no impact on Canada's international competitiveness.

Cost-Benefit Statement	Year 1	Total NPV	Annualized value
<b>A. Quantified Impacts (Monetized)</b>			
Benefits to PPA	\$ 1,682,000	\$ 1,682,000	\$ 1,682,000
Costs to Industry	\$ 1,682,000	\$ 1,682,000	\$ 1,682,000
Net Benefits	\$-	\$-	\$-
<b>B. Quantified Impacts (Non-\$ terms)</b>			
	-	-	-
<b>C. Qualitative Impacts</b>			
<b>Benefits</b>	1. The Authority will continue to be financially self-sufficient. 2. Current service levels to industry will be maintained, thus ensuring a safe and efficient pilotage service.		

**Strategic environmental analysis**

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals* of 1999 and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment, a strategic environmental assessment of these amendments was conducted in the form of a preliminary scan. The strategic environmental assessment concluded that the amendments are not likely to have important environmental effects.

Le seul droit de voyage à changer est celui du nord puisque le contrat de l'Administration avec un transporteur aérien régulier se termine en 2009 avec une augmentation de 260 \$ par affectation.

L'Administration de pilotage apporte aussi un nouveau droit de 25 \$ pour chaque embarquement afin de créer un fond qui servira à l'achat d'unité portable d'aide au pilotage.

Les augmentations tarifaires serviront à compenser les coûts liés à la prestation des services de pilotage et aux opérations de bateaux-pilotes afin que l'Administration puisse conserver son autonomie financière.

**Options réglementaires et non réglementaires considérées**

L'Administration a maintenu le coût de services de pilotage sé-curitaires et efficaces au plus faible niveau possible. De nouvelles réductions des coûts d'exploitation ne sont pas envisagées, car la qualité des services fournis pourrait en souffrir.

Le maintien du tarif actuel a également été étudié. Toutefois, l'Administration a rejeté cette option, car elle a besoin de la haus-se tarifaire pour compenser les coûts réels associés à la prestation des divers services de pilotage à l'industrie. Les modifications permettront d'assurer l'autonomie financière de l'Adminis-tration et de prévenir l'interfinancement entre les circonscriptions de pilotage.

**Avantages et coûts**

L'augmentation des droits de pilotage correspond aux coûts ré-els de la prestation de ce service, et on estime que ces hausses donneront lieu à une augmentation annuelle du revenu brut de 1 682 000 \$. Ceci donnera lieu à une augmentation moyenne de 146 \$ par affectation pour les usagers; présentement, le coût moyen d'une affectation de pilotage est de 4 630 \$. Malgré cette hausse, les taux de pilotage de l'Administration resteront compa-rables avec les autres ports concurrents de la côte Ouest, qui ajust-ent également régulièrement leurs tarifs; il n'y aura donc pas d'impact sur la compétitivité internationale du Canada.

Énoncé des coûts-avantages	1 <sup>er</sup> année	Total VAN	Valeur annualisée
<b>A. Incidences chiffrées (monétaire)</b>			
Avantages pour l'Administration	1 682 000 \$	1 682 000 \$	1 682 000 \$
Coûts pour l'industrie	1 682 000 \$	1 682 000 \$	1 682 000 \$
Avantages nets	-\$	-\$	-\$
<b>B. Incidences chiffrées (non en dollars)</b>			
	-	-	-
<b>C. Incidences qualitatives</b>			
<b>Avantages</b>	1. L'Administration maintiendra son autonomie financière. 2. Les niveaux de service actuels offerts à l'industrie seront maintenus, assurant ainsi un service de pilotage sécuritaire et efficace.		

**Analyse environnementale stratégique**

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation envi-ronnementale des projets de politiques, de plans et de program-mes* de 1999, et à l'Énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, une évaluation envi-ronnementale stratégique a été effectuée sous forme d'ana-lyse préliminaire. L'évaluation environnementale stratégique a permis de conclure que les modifications n'auront vraisemblablement pas d'incidences importantes sur l'environnement.

### **Consultation**

The Authority has committed to regular consultation with the Chamber of Shipping (CS), which represents the shipping community on the west coast of British Columbia, along with other shipping community members including North West Cruiseship Association, agents, terminal operators and shipowners. This consultation covers all aspects of the Authority's operation including financial, operational and regulatory matters.

The Authority consulted the CS, on June 8, 2009. By way of a letter dated September 9, 2009, the CS indicated its support of this tariff increase for January 1, 2010.

These amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 10, 2009, to seek comments of the public and allow interested persons to file a notice of objection.

By implementing the new tariff, the Authority will limit its financial losses and avoid the need to borrow.

Subsection 34(2) of the Act provides that interested persons having reason to believe that any charge in a proposed tariff pilotage charges is prejudicial to the public interest may file an objection with the Canadian Transportation Agency (CTA).

Pursuant to subsection 34(4) of the Act, where a notice of objection is filed, the CTA makes such investigation of the proposed charge, including the holding of public hearings, as in its opinion is necessary or desirable in the public interest.

If, however, the CTA recommends a charge that is lower than that prescribed by the Authority, the Authority shall reimburse, to any person who has paid the prescribed charge, the difference between it and the recommended charge with interest in accordance with subsection 35(4) of the Act.

### **Implementation, enforcement and service standards**

Section 45 of the Act provides that no customs officer at any port in Canada shall grant a clearance to a ship if the officer is informed by the Authority that pilotage charges in respect of the ship are outstanding and unpaid.

### **Contact**

Kevin Obermeyer  
President and Chief Executive Officer  
Pacific Pilotage Authority  
1130 West Pender Street, Suite 1000  
Vancouver, British Columbia  
V6E 4A4  
Telephone: 604-666-6771  
Fax: 604-666-1647  
Email: oberkev@ppa.gc.ca

### **Consultation**

L'Administration s'est engagée à consulter périodiquement la Chamber of Shipping (CS), qui représente le milieu du transport maritime de la côte ouest de la Colombie-Britannique, ainsi que d'autres membres de la communauté maritime, notamment des membres de la North West Cruiseship Association, des agents, des exploitants de terminal maritime et des armateurs. Ces consultations visent tous les aspects des activités de l'Administration, y compris les aspects financiers, opérationnels et réglementaires.

Le 8 juin 2009, l'Administration a consulté la CS. Dans une lettre datée du 9 septembre 2009, la CS a approuvé l'augmentation tarifaire pour le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Ces modifications ont fait l'objet d'une publication au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 10 octobre 2009, afin de solliciter des commentaires du public et d'offrir la possibilité aux personnes touchées de formuler un avis d'opposition.

L'entrée en vigueur du nouveau tarif aidera l'Administration à limiter ses pertes financières et lui évitera d'avoir à emprunter.

Le paragraphe 34(2) de la Loi stipule que tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un droit figurant dans un projet de tarif des droits de pilotage nuit à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada (OTC).

En vertu du paragraphe 34(4) de la Loi, en cas de dépôt d'un avis d'opposition, l'OTC doit faire l'enquête qu'il estime nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques.

Par ailleurs, le paragraphe 35(4) de la Loi prévoit que, si l'OTC recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, l'Administration est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé, la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'OTC, ainsi que les intérêts.

### **Mise en œuvre, application et normes de service**

Selon l'article 45 de la Loi, il est interdit à l'agent des douanes qui est de service dans un port canadien de donner congé à un navire s'il est informé par une Administration que des droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés.

### **Personne-ressource**

Kevin Obermeyer  
Président et premier dirigeant  
Administration de pilotage du Pacifique  
1130, rue Pender Ouest, Bureau 1000  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6E 4A4  
Téléphone : 604-666-6771  
Télécopieur : 604-666-1647  
Courriel : oberkev@ppa.gc.ca



Registration  
SOR/2009-326 December 10, 2009

PLANT PROTECTION ACT

**Regulations Amending and Repealing Certain Regulations made under the Plant Protection Act (Miscellaneous Program)**

P.C. 2009-1980 December 10, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to section 47<sup>a</sup> of the *Plant Protection Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending and Repealing Certain Regulations made under the Plant Protection Act (Miscellaneous Program)*.

**REGULATIONS AMENDING AND REPEALING CERTAIN REGULATIONS MADE UNDER THE PLANT PROTECTION ACT (MISCELLANEOUS PROGRAM)**

**PLANT PROTECTION REGULATIONS**

**1. The definitions “analyse du risque phytosanitaire” and “quarantaine” in section 2 of the French version of the *Plant Protection Regulations*<sup>1</sup> are replaced by the following:**

« analyse du risque phytosanitaire » Analyse du risque phytosanitaire effectuée par le ministre conformément aux principes énoncés dans les *Normes internationales pour les mesures phytosanitaires, Section 1 — Réglementation à l’importation, Directives pour l’analyse du risque phytosanitaire* de l’Organisation des Nations Unies pour l’alimentation et l’agriculture, avec ses modifications successives — sauf la définition de « parasite » qui s’y trouve et qui est remplacée par la définition de ce terme prévue à l’article 3 de la Loi — aux fins suivantes :

a) établir si une chose soit est un parasite, soit est parasitée ou susceptible de l’être, soit encore constitue ou peut constituer un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire;

b) recommander, le cas échéant, les mesures nécessaires :

(i) pour prévenir l’introduction ou la propagation au Canada ou à partir du Canada d’un parasite ou d’un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire,

(ii) pour assurer la lutte antiparasitaire ou l’élimination du parasite ou d’un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire;

c) établir si une chose qui est un parasite ou un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire a des effets négatifs importants sur l’environnement;

d) réduire au minimum la dégradation de l’environnement en ce qui concerne la flore canadienne. (*pest risk assessment*)

« quarantaine » Isolement d’une chose pendant une période donnée, notamment à l’une des fins suivantes :

Enregistrement  
DORS/2009-326 Le 10 décembre 2009

LOI SUR LA PROTECTION DES VÉGÉTAUX

**Règlement correctif visant la modification et l’abrogation de certains règlements pris en vertu de la Loi sur la protection des végétaux**

C.P. 2009-1980 Le 10 décembre 2009

Sur recommandation du ministre de l’Agriculture et de l’Agroalimentaire et en vertu de l’article 47<sup>a</sup> de la *Loi sur la protection des végétaux*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant la modification et l’abrogation de certains règlements pris en vertu de la Loi sur la protection des végétaux*, ci-après.

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LA MODIFICATION ET L’ABROGATION DE CERTAINS RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU DE LA LOI SUR LA PROTECTION DES VÉGÉTAUX**

**RÈGLEMENT SUR LA PROTECTION DES VÉGÉTAUX**

**1. Les définitions de « analyse du risque phytosanitaire » et « quarantaine », à l’article 2 de la version française du *Règlement sur la protection des végétaux*<sup>1</sup>, sont respectivement remplacées par ce qui suit :**

« analyse du risque phytosanitaire » Analyse du risque phytosanitaire effectuée par le ministre conformément aux principes énoncés dans les *Normes internationales pour les mesures phytosanitaires, Section 1 — Réglementation à l’importation, Directives pour l’analyse du risque phytosanitaire* de l’Organisation des Nations Unies pour l’alimentation et l’agriculture, avec ses modifications successives — sauf la définition de « parasite » qui s’y trouve et qui est remplacée par la définition de ce terme prévue à l’article 3 de la Loi — aux fins suivantes :

a) établir si une chose soit est un parasite, soit est parasitée ou susceptible de l’être, soit encore constitue ou peut constituer un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire;

b) recommander, le cas échéant, les mesures nécessaires :

(i) pour prévenir l’introduction ou la propagation au Canada ou à partir du Canada d’un parasite ou d’un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire,

(ii) pour assurer la lutte antiparasitaire ou l’élimination d’un parasite ou d’un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire;

c) établir si une chose qui est un parasite ou un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire a des effets négatifs importants sur l’environnement;

d) réduire au minimum la dégradation de l’environnement en ce qui concerne la flore canadienne. (*pest risk assessment*)

« quarantaine » Isolement d’une chose pendant une période donnée, notamment à l’une des fins suivantes :

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 34, s. 103

<sup>b</sup> S.C. 1990, c. 22

<sup>1</sup> SOR/95-212

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 34, art. 103

<sup>b</sup> L.C. 1990, ch. 22

<sup>1</sup> DORS/95-212

a) observer, inspecter, tester ou analyser la chose afin d'établir si soit elle est un parasite, soit elle est parasitée ou susceptible de l'être, soit encore elle constitue ou peut constituer un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire;

b) prévenir la propagation d'un parasite ou d'un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire. (*quarantine*)

**2. Section 3 of the Regulations is replaced by the following:**

**3.** An inspector may, as appropriate in the circumstances for the purpose of eradicating a pest or preventing its spread, take one or more of the actions that the inspector is authorized to take under the Act or any regulation or order made under the Act if

(a) after a pest risk assessment, the Minister or an inspector believes on reasonable grounds that a thing is a pest, or a thing or place is or could be infested or constitutes or could constitute a biological obstacle to the control of a pest; and

(b) the Minister determines that it is necessary and cost-justifiable to take pest control measures.

**3. Subsection 11(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**11.** (1) Lorsque le ministre ou l'inspecteur a des motifs raisonnables de croire qu'une chose est un parasite ou qu'il faut un certain temps pour établir si une chose soit est un parasite, soit est parasitée ou susceptible de l'être, soit encore constitue ou peut constituer un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire, l'inspecteur peut exiger que la chose soit mise en quarantaine.

**4. Subsection 20(4) of the Regulations is repealed.**

**5. Subsection 21(4) of the Regulations is repealed.**

**6. The portion of subsection 24(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**24.** (1) Lorsque l'inspecteur saisit et retient une chose en vertu de l'article 27 de la Loi :

**7. Subsection 29(7) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(7) Une chose visée au paragraphe (1) peut être importée sans certificat phytosanitaire étranger ni certificat phytosanitaire étranger pour réexportation lorsque le ministre établit, en se fondant sur une analyse du risque phytosanitaire, que la chose n'est pas un parasite ou n'est pas parasitée ou soupçonnée de l'être ou ne constitue pas ou ne peut constituer un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire.

**8. Subsection 31(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(2) La demande de permis n'a pas à contenir les renseignements visés aux alinéas (1)c), e), g), h) et k) lorsque le ministre a établi que ces renseignements ne sont pas nécessaires pour évaluer le risque d'introduction ou de propagation au Canada d'un parasite ou d'un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire.

**9. Subsection 32(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**32.** (1) Lorsque le ministre a des motifs raisonnables de croire, en se fondant sur une analyse du risque phytosanitaire, que l'importation d'une chose entraînera ou est susceptible d'entraîner

a) observer, inspecter, tester ou analyser la chose afin d'établir si soit elle est un parasite, soit elle est parasitée ou susceptible de l'être, soit encore elle constitue ou peut constituer un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire;

b) prévenir la propagation d'un parasite ou d'un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire. (*quarantine*)

**2. L'article 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**3.** L'inspecteur peut prendre une ou plusieurs des mesures que la Loi ou ses textes d'application l'autorisent à prendre et qui sont indiquées dans les circonstances pour l'élimination des parasites ou pour la prévention de leur propagation, si les conditions suivantes sont réunies :

a) le ministre ou l'inspecteur, à la suite d'une analyse du risque phytosanitaire, a des motifs raisonnables de croire qu'une chose soit est un parasite, soit est parasitée ou susceptible de l'être, qu'un lieu est infesté ou susceptible de l'être ou que la chose ou le lieu constitue ou peut constituer un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire;

b) le ministre établit que des mesures de lutte antiparasitaire sont nécessaires et justifiables quant aux coûts.

**3. Le paragraphe 11(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**11.** (1) Lorsque le ministre ou l'inspecteur a des motifs raisonnables de croire qu'une chose est un parasite ou qu'il faut un certain temps pour établir si une chose soit est un parasite, soit est parasitée ou susceptible de l'être, soit encore constitue ou peut constituer un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire, l'inspecteur peut exiger que la chose soit mise en quarantaine.

**4. Le paragraphe 20(4) du même règlement est abrogé.**

**5. Le paragraphe 21(4) du même règlement est abrogé.**

**6. Le passage du paragraphe 24(1) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**24.** (1) Lorsque l'inspecteur saisit et retient une chose en vertu de l'article 27 de la Loi :

**7. Le paragraphe 29(7) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(7) Une chose visée au paragraphe (1) peut être importée sans certificat phytosanitaire étranger ni certificat phytosanitaire étranger pour réexportation lorsque le ministre établit, en se fondant sur une analyse du risque phytosanitaire, que la chose n'est pas un parasite ou n'est pas parasitée ou soupçonnée de l'être ou ne constitue pas ou ne peut constituer un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire.

**8. Le paragraphe 31(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) La demande de permis n'a pas à contenir les renseignements visés aux alinéas (1)c), e), g), h) et k) lorsque le ministre a établi que ces renseignements ne sont pas nécessaires pour évaluer le risque d'introduction ou de propagation au Canada d'un parasite ou d'un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire.

**9. Le paragraphe 32(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**32.** (1) Lorsque le ministre a des motifs raisonnables de croire, en se fondant sur une analyse du risque phytosanitaire, que l'importation d'une chose entraînera ou est susceptible d'entraîner

l'introduction ou la propagation au Canada d'une chose qui soit est un parasite, soit est parasitée ou susceptible de l'être, soit encore constitue ou peut constituer un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire, le ministre délivre le permis à l'égard de cette chose s'il établit que toutes les mesures nécessaires peuvent être prises et seront prises pour prévenir l'introduction ou la propagation au Canada d'un parasite ou d'un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire.

**10. (1) Subsection 34(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**34. (1)** Quiconque importe une chose en vertu d'un permis est tenu de respecter toutes les conditions qui y sont énoncées.

**(2) Subsection 34(3) of the Regulations is amended by adding "or" at the end of paragraph (a), by striking out "or" at the end of paragraph (b) and by repealing paragraph (c).**

**(3) Subparagraph 34(4)(b) of the Regulations amended by adding "or" at the end of subparagraph (i), by striking out "or" at the end of subparagraph (ii) and by repealing subparagraph (iii).**

**11. Paragraph 44(a) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

*a)* est un parasite ou est parasité ou soupçonné de l'être;

**12. Subsection 45(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**45. (1)** A Movement Certificate may contain conditions specified by the Minister or an inspector that are necessary to prevent the spread of a pest or biological obstacle to the control of a pest and may specify a period of validity.

**13. Section 47 of the Regulation is replaced by the following:**

**47.** For the purposes of subsection 6(2) of the Act, the inspector's authorization may be in the form of a Movement Certificate.

**14. Section 57 of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**57.** Nul ne peut exporter ou réexporter du Canada une chose qui n'est pas conforme au droit relatif aux exigences phytosanitaires d'importation du pays importateur.

#### POTATO WART COMPENSATION REGULATIONS

**15. The *Potato Wart Compensation Regulations*<sup>2</sup> are repealed.**

#### COMING INTO FORCE

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

l'introduction ou la propagation au Canada d'une chose qui soit est un parasite, soit est parasitée ou susceptible de l'être, soit encore constitue ou peut constituer un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire, le ministre délivre le permis à l'égard de cette chose s'il établit que toutes les mesures nécessaires peuvent être prises et seront prises pour prévenir l'introduction ou la propagation au Canada d'un parasite ou d'un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire.

**10. (1) Le paragraphe 34(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**34. (1)** Quiconque importe une chose en vertu d'un permis est tenu de respecter toutes les conditions qui y sont énoncées.

**(2) L'alinéa 34(3)c) du même règlement est abrogé.**

**(3) Le sous-alinéa 34(4)b)(iii) du même règlement est abrogé.**

**11. L'alinéa 44a) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

*a)* est un parasite ou est parasité ou soupçonné de l'être;

**12. Le paragraphe 45(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**45. (1)** Le certificat de circulation peut énoncer les conditions fixées par le ministre ou l'inspecteur qui sont nécessaires pour prévenir la propagation d'un parasite ou d'un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire et peut être assorti d'une période de validité.

**13. L'article 47 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**47.** Pour l'application du paragraphe 6(2) de la Loi, l'autorisation de l'inspecteur peut prendre la forme d'un certificat de circulation.

**14. L'article 57 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**57.** Nul ne peut exporter ou réexporter du Canada une chose qui n'est pas conforme au droit relatif aux exigences phytosanitaires d'importation du pays importateur.

#### RÈGLEMENT SUR L'INDEMNISATION RELATIVE À LA GALE VERRUQUEUSE DE LA POMME DE TERRE

**15. Le *Règlement sur l'indemnisation relative à la gale verruqueuse de la pomme de terre*<sup>2</sup> est abrogé.**

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

<sup>2</sup> SOR/2001-451

<sup>2</sup> DORS/2001-451

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Issues and objectives**

This regulatory amendment package makes minor amendments to the *Plant Protection Regulations* (the “Regulations”), which is administered by the Canadian Food Inspection Agency (CFIA), and addresses comments provided by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJC). This package also repeals the *Potato Wart Compensation Regulations* (SOR/2001-451) which is also administered by the CFIA.

**Description and rationale**

The majority of the amendments are editorial changes and are being made to ensure consistency between the English and French versions of the Regulations. Other minor amendments are being made in part to address comments received by the SJC. These amendments will not make any substantive change to the Regulations.

In addition, the *Potato Wart Compensation Regulations* (SOR/2001-451) are being repealed as they have expired.

There are no anticipated additional costs to the CFIA, industry or consumers as a result of these amendments.

**The Plant Protection Regulations**

For consistency between the English and French versions of the Regulations, minor amendments are being made to section 2, subsections 11(1), 29(7), 31(2) and 32(1). In addition, to address comments received by the SJC, amendments are also being made to sections 3, 47, 57; subsections 24(1), 34(1), 45(1); paragraphs 44(a), 34(3)(a) and (b); and subparagraphs 34(4)(b)(i) and (ii). Subsections 20(4), 21(4); paragraph 34(3)(c); and subparagraph 34(4)(b)(iii) are being repealed. These amendments are described in greater detail below.

The definition of “analyse du risque phytosanitaire” in the French version of section 2 of the Regulations is being amended to replace the phrase “prévoir la lutte antiparasitaire” with “assurer la lutte antiparasitaire” for consistency between the English and French versions of the Regulations.

In addition, the words “afin de” in the definition of “analyse du risque phytosanitaire” in section 2 of the French version of the Regulations are replaced with the words “aux fins suivantes” for consistency between the French and English versions.

In section 3 of the Regulations, the phrase “an inspector shall [...] take one or more actions” is modified to read “an inspector may [...] take one or more actions.” The change of wording from a “shall” to a “may” is being made to address the SJC’s concern that the inspector’s discretion was unnecessarily restricted. The Committee’s concern was that this provision required action if, “after a pest risk assessment, the Minister or an inspector believes on reasonable grounds that a thing is a pest, or a thing or place is or could be infested or constitutes or could constitute a biological obstacle to the control of a pest, and the Minister determines that,

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)***Questions et objectifs**

Le présent projet de modification réglementaire vise à apporter quelques corrections mineures au *Règlement sur la protection des végétaux* (RPV) qui est administré par l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). Il vise également à donner suite aux commentaires formulés par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (le Comité). Il propose en outre l'abrogation du *Règlement sur l'indemnisation relative à la gale verruqueuse de la pomme de terre* (DORS/2001-451) dont l'application incombe également à l'ACIA.

**Description et justification**

La plupart des modifications proposées sont des modifications mineures qui visent à harmoniser davantage les versions française et anglaise du RPV. D'autres modifications également mineures sont proposées en réponse aux commentaires formulés par le Comité. Ces modifications ne changent d'aucune manière la substance du RPV.

En outre, le *Règlement sur l'indemnisation relative à la gale verruqueuse de la pomme de terre* (DORS/2001-451) est abrogé puisqu'il a cessé d'avoir effet.

Ces modifications n'occasionneront aucun coût supplémentaire pour l'ACIA, l'industrie ou les consommateurs.

**Le Règlement sur la protection des végétaux**

Pour qu'il y ait une correspondance encore plus exacte entre la version française et la version anglaise du *Règlement sur la protection des végétaux* (RPV), on propose des modifications mineures à l'article 2 et aux paragraphes 11(1), 29(7), 31(2) et 32(1). En outre, pour donner suite aux commentaires formulés par le Comité, on propose de modifier les articles 3, 47 et 57; les paragraphes 24(1), 34(1) et 45(1); les alinéas 34(3)a) et b) et 44a) et les sous-alinéas 34(4)b)(i) et (ii). Les paragraphes 20(4) et 21(4), l'alinéa 34(3)c) et le sous-alinéa 34(4)b)(iii) sont abrogés. Ces modifications sont décrites en détail dans les paragraphes qui suivent.

La définition de « analyse du risque phytosanitaire » à l'article 2 de la version française du RPV est modifiée : la partie de texte « prévoir la lutte antiparasitaire » est substituée par « assurer la lutte antiparasitaire » pour mieux correspondre à la version anglaise du RPV.

En outre, l'expression « afin de » utilisée dans la définition de « analyse du risque phytosanitaire » à l'article 2 de la version française du RPV est remplacée par l'expression « aux fins suivantes » pour mieux correspondre à la version anglaise.

À l'article 3, la partie de phrase « l'inspecteur prend une ou plusieurs des mesures » devient « l'inspecteur peut prendre une ou plusieurs des mesures ». La substitution du verbe « prend » au syntagme verbal « peut prendre » élimine la restriction aux actions de l'inspecteur que le Comité a trouvé non nécessaire. Le Comité s'inquiétait du fait que cette disposition exigeait une action « Lorsque, le ministre ou l'inspecteur, à la suite d'une analyse du risque phytosanitaire, a des motifs raisonnables de croire qu'une chose soit est un parasite, soit est parasitée ou susceptible de l'être, qu'un lieu est infesté ou susceptible de l'être ou que la

in the circumstances, it is necessary and cost-justifiable to take pest control measures [...]” The structure of section 3 has also been modified to create two new paragraphs. The creation of the two new paragraphs does not modify the substance of the section but is intended to improve the overall clarity of the section.

The French version of subsection 24(1) is amended from “saisit ou retient” to read “saisit et retient” for consistency with the English version of the Regulations.

In the French version of subsection 34(1), the use of the words “conformément à un permis” will be replaced with the words “en vertu d’un permis” for consistency between the English and French versions.

The words “parasitée” and “soupçonnée” in the French version of paragraph 44(a) are currently drafted in the feminine and are replaced with the masculine “parasité” and “soupçonné” in order to bring them into agreement with the words “chose” and “véhicule.” The current wording of paragraph of 44(a) states: “a des motifs raisonnables de croire que la chose ou le véhicule [...] est un parasite ou est parasitée [*sic*] ou soupçonnée [*sic*] de l’être.”

Subsection 45(1) of the Regulations provides that a Movement Certificate may contain such conditions as the Minister or an inspector “determines” are necessary to prevent the spread of a pest or biological obstacle to the control of a pest. The subsection is amended to address the SJC’s concern that the word “determines” confers a level of subjectivity. The revised provision will now read as follows: “A Movement Certificate may contain conditions specified by the Minister or an inspector that are necessary to prevent the spread of a pest or biological obstacle to the control of a pest and may specify a period of validity.”

Section 47 is being amended at the request of the SJC to clarify that the inspector’s authorization may be in the form of a Movement Certificate.

The words “que si celle-ci respecte le” in the French version of section 57 of the Regulations are replaced by the words “qui n’est pas conforme au” to improve the sentence structure in the French version.

At the request of the SJC, subsections 20(4) and 21(4) of the Regulations are repealed because they are considered redundant in light of section 49 of the *Plant Protection Act* which already provides for fines and terms of imprisonment for anyone who fails to comply with a notice communicated to the person under the Regulations.

At the request of the SJC, paragraph 34(3)(c) is being repealed because it is considered redundant with 34(3)(b) of the Regulations which already allows the Minister to revoke or to refuse to issue a permit where the Minister determines that the person has not complied with “any provision of the Act or any regulation or order made thereunder.” Furthermore, subsection 34(3) of the Regulations is amended by adding “or” at the end of paragraph (a) and by striking out “or” at the end of paragraph (b).

Similarly, at the request of the SJC, subparagraph 34(4)(b)(iii) is repealed because it is considered by the SJC to be redundant with subparagraph 34(4)(b)(ii) of the Regulations which already allows for the Minister to revoke or to refuse to issue a permit to a person “where the Minister has reasonable grounds to believe that [...] the person has not complied with [...] any provision of the

chose ou le lieu constitue ou peut constituer un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire et lorsque le ministre établit que, compte tenu des circonstances, des mesures de la lutte antiparasitaire sont nécessaires et justifiables quant aux coûts [...] ». L’article 3 a été divisé en deux alinéas pour rendre le texte plus clair, mais la substance de l’article n’en est pas modifiée.

Au paragraphe 24(1) de la version française, le syntagme verbal « saisit ou retient » est remplacé par le syntagme verbal « saisit et retient » pour corriger la divergence avec la version anglaise du RPV.

Au paragraphe 34(1) de la version française, l’expression « conformément à un permis » est remplacé par l’expression « en vertu d’un permis » pour mieux correspondre à la version anglaise.

À l’alinéa 44(a) de la version française, les formes féminines « parasitée » et « soupçonnée » sont substituées aux formes masculines « parasité » et « soupçonné » pour qu’il y ait accord en genre avec le donneur d’accord « la chose ou le véhicule ». Le libellé actuel de l’alinéa 44(a) est : « a des motifs raisonnables de croire que la chose ou le véhicule [...] est un parasite ou est parasitée [*sic*] ou soupçonnée [*sic*] de l’être ».

Le paragraphe 45(1) du RPV prévoit que le certificat de circulation peut contenir les conditions que le ministre ou l’inspecteur « juge » nécessaires pour prévenir la propagation d’un parasite ou d’un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire. Ce paragraphe est modifié parce que le Comité considère que l’utilisation du verbe « juge » laisse au ministre ou à l’inspecteur une subjectivité non souhaitable. La disposition projetée se lit comme suit : « Le certificat de circulation peut énoncer les conditions fixées par le ministre ou l’inspecteur qui sont nécessaires pour prévenir la propagation d’un parasite ou d’un obstacle biologique à la lutte antiparasitaire et peut être assorti d’une période de validité. »

À la demande du Comité, l’article 47 est modifié de manière à dire que l’autorisation de l’inspecteur peut prendre la forme d’un certificat de circulation.

À l’article 57 de la version française, la partie de phrase « que si celle-ci respecte le » est remplacée par la partie de phrase « qui n’est pas conforme au » pour améliorer la syntaxe.

À la demande du Comité, les paragraphes 20(4) et 21(4) du RPV sont abrogés parce qu’il y a redondance avec l’article 49 de la *Loi sur la protection des végétaux* qui prévoit déjà des amendes et des peines d’emprisonnement pour quiconque contrevient à l’avis qui lui a été signifié en application du RPV.

À la demande du Comité, l’alinéa 34(3)(c) du RPV est abrogé parce qu’il y a redondance avec l’alinéa 34(3)(b) qui permet déjà au ministre de révoquer le permis d’une personne ou de refuser de lui en délivrer un autre lorsqu’il établit que celle-ci « n’a pas respecté une disposition de la Loi ou de ses textes d’application ». En outre, la version anglaise du paragraphe 34(3) du RPV est modifiée par l’ajout du mot « or » à la fin de l’alinéa a) et par la suppression du mot « or » à la fin de l’alinéa b).

Le sous-alinéa 34(4)(b)(iii) du RPV est abrogé parce que le Comité a également noté une redondance avec le sous-alinéa 34(4)(b)(ii) qui dit lui aussi que le ministre peut révoquer un permis ou refuser de délivrer un permis à une personne « s’il a des motifs raisonnables de croire que [...] la personne [...] n’a pas respecté une disposition de la Loi ou de ses textes d’application

Act or any regulation or order made thereunder [...]” Furthermore, subparagraph 34(4)(b) of the Regulations is amended by adding “or” at the end of subparagraph (i) and by striking out “or” at the end of subparagraph (ii).

In the definitions of “pest risk assessment” and “quarantine” in section 2 and subsections 11(1), 29(7), 31(2) and 32(1), the word “déterminer” has been removed and replaced with the word “établir” for accuracy in the French version of the Regulations.

### **The Potato Wart Compensation Regulations**

The *Potato Wart Compensation Regulations* (SOR/2001-451) (the “PWC Regulations”) are being repealed as they have expired. The PWC Regulations applied to growers who received a notice in the years 2000 and 2001. The growers who received such notices have all filed applications and received compensation. The repeal of PWC Regulations does not affect a grower’s eligibility to receive compensation under the *Potato Wart Compensation Regulations, 2003* (SOR/2004-211).

### **Consultation**

As the amendments to the Regulations are minor and administrative in nature, it was determined that consultation was not necessary.

No consultation was conducted on the repeal of the PWC Regulations given that they no longer serve their intended purpose and a compensation program under the *Potato Wart Compensation Regulations, 2003* continues to exist.

### **Implementation, enforcement and service standards**

These amendments are minor and do not make any substantive changes. The amendments will not affect the CFIA’s current enforcement activities. As these amendments are administrative in nature, there is no implementation plan required.

### **Contact**

Jaqueline Michielli  
Senior Regulatory Policy Officer  
Canadian Food Inspection Agency  
1400 Merivale Road, Tower 2  
Ottawa, Ontario  
K1A 0Y9  
Telephone: 613-773-5883  
Fax: 613-773-5960  
Email: Jaqueline.Michielli@inspection.gc.ca

[...] ». En outre, la version anglaise de l’alinéa 34(4)(b) du RPV est modifiée avec l’ajout du mot « or » à la fin du sous-alinéa (i) et avec la suppression du mot « or » à la fin du sous-alinéa (ii).

À la définition des termes « analyse du risque phytosanitaire » et « quarantaine » et aux paragraphes 11(1), 29(7), 31(2) et 32(1), le mot « déterminer » a été remplacé par le mot « établir » dans la version française parce qu’il est plus exact.

### **Le Règlement sur l’indemnisation relative à la gale verruqueuse de la pomme de terre**

Le *Règlement sur l’indemnisation relative à la gale verruqueuse de la pomme de terre* (DORS/2001-451) est abrogé puisqu’il a cessé d’avoir effet. Il visait les producteurs qui avaient reçu un avis en 2000 et en 2001. Tous les producteurs ayant reçu un tel avis ont fait une demande d’indemnisation et ont reçu une indemnité. L’abrogation de ce règlement n’empêchera pas les producteurs de recevoir une indemnité au titre du *Règlement sur l’indemnisation relative à la gale verruqueuse de la pomme de terre (2003)* (DORS/2004-211).

### **Consultation**

Comme les modifications au RPV sont mineures et à caractère administratif, la consultation n’était pas nécessaire.

Aucune consultation n’a été faite concernant l’abrogation du *Règlement sur l’indemnisation relative à la gale verruqueuse de la pomme de terre* (DORS/2001-451) puisqu’il a cessé d’avoir effet et que le programme d’indemnisation au titre du *Règlement sur l’indemnisation relative à la gale verruqueuse de la pomme de terre (2003)* est toujours en vigueur pour la période prévue.

### **Mise en œuvre, application et normes de service**

Les modifications proposées sont mineures et elles ne changent pas la substance du texte. Elles n’auront aucun effet sur les activités actuelles de l’ACIA relativement à l’administration du RPV. Comme les modifications sont à caractère administratif, aucun plan de mise en œuvre n’est nécessaire.

### **Personne-ressource**

Jaqueline Michielli  
Agente principale  
Politique de réglementation  
Agence canadienne d’inspection des aliments  
1400, chemin Merivale, Tour 2  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0Y9  
Téléphone : 613-773-5883  
Télécopieur : 613-773-5960  
Courriel : Jaqueline.Michielli@inspection.gc.ca

Registration  
SOR/2009-327 December 10, 2009

FEDERAL-PROVINCIAL FISCAL ARRANGEMENTS ACT

**Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act**

P.C. 2009-1981 December 10, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 40<sup>a</sup> of the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act*.

**REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS MADE UNDER THE FEDERAL-PROVINCIAL FISCAL ARRANGEMENTS ACT**

**CANADA HEALTH TRANSFER, CANADA SOCIAL TRANSFER AND WAIT TIMES REDUCTION TRANSFER REGULATIONS**

**1. Subsections 3(2) to (4) of the *Canada Health Transfer, Canada Social Transfer and Wait Times Reduction Transfer Regulations*<sup>1</sup> are repealed.**

**2. The Regulations are amended by adding the following after section 3:**

**3.1** (1) For the purpose of subsection (2), “national average rate of tax” means, in respect of a revenue source for a fiscal year, the rate equal to the quotient obtained by dividing the aggregate of the federal income tax reduction for the revenue source for the fiscal year for all provinces, excluding the territories, by the revenue base for the revenue source for the fiscal year for all provinces, excluding the territories.

(2) For the purposes of the calculation under subparagraph 24.7(1.2)(b)(ii) and paragraph 24.7(1.22)(a) of the Act,

(a) per capita national yield of the federal income tax reduction for a revenue source for a fiscal year is determined by dividing the product of the national average rate of tax for the revenue source for the fiscal year and the aggregate revenue base of all provinces, excluding the territories, for the revenue source for the fiscal year by the population of all provinces, excluding the territories, for the fiscal year; and

(b) per capita yield of the federal income tax reduction, in respect of a province for a revenue source for a fiscal year, is determined by dividing the product of the national average rate of tax for the revenue source for the fiscal year and the province’s

Enregistrement  
DORS/2009-327 Le 10 décembre 2009

LOI SUR LES ARRANGEMENTS FISCAUX ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LES PROVINCES

**Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces**

C.P. 2009-1981 Le 10 décembre 2009

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l’article 40<sup>a</sup> de la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT CERTAINS RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU DE LA LOI SUR LES ARRANGEMENTS FISCAUX ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LES PROVINCES**

**RÈGLEMENT SUR LE TRANSFERT CANADIEN EN MATIÈRE DE SANTÉ, LE TRANSFERT CANADIEN EN MATIÈRE DE PROGRAMMES SOCIAUX ET LE TRANSFERT VISANT LA RÉDUCTION DES TEMPS D’ATTENTE**

**1. Les paragraphes 3(2) à (4) du *Règlement sur le Transfert canadien en matière de santé, le Transfert canadien en matière de programmes sociaux et le Transfert visant la réduction des temps d’attente*<sup>1</sup> sont abrogés.**

**2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 3, de ce qui suit :**

**3.1** (1) Pour l’application du paragraphe (2), à l’égard d’une source de revenu pour un exercice, « taux d’imposition national moyen » s’entend du taux correspondant au quotient obtenu par division du dégrèvement, pour cet exercice, d’impôt fédéral sur le revenu à l’égard de cette source de revenu pour toutes les provinces, à l’exclusion des territoires, par le montant correspondant à l’assiette à l’égard de cette source de revenu pour toutes les provinces, à l’exclusion des territoires, pour cet exercice.

(2) Pour les calculs prévus au sous-alinéa 24.7(1.2)b)(ii) et à l’alinéa 24.7(1.22)a) de la Loi :

a) à l’égard d’une source de revenu pour un exercice, le rendement national par habitant du dégrèvement d’impôt fédéral sur le revenu est déterminé par division du produit du taux d’imposition national moyen pour cette source de revenu pour cet exercice et du total des assiettes pour toutes les provinces, à l’exclusion des territoires, pour cette source de revenu pour cet exercice par la population de toutes les provinces, à l’exclusion des territoires, pour cet exercice;

b) à l’égard d’une source de revenu pour un exercice en ce qui concerne une province, le rendement par habitant du dégrèvement d’impôt fédéral sur le revenu est déterminé par division

<sup>a</sup> S.C. 2009, c. 2, s. 391

<sup>b</sup> R.S., c. F-8; S.C. 1995, c. 17, ss. 45(1)

<sup>1</sup> SOR/2004-62; SOR/2008-312

<sup>a</sup> L.C. 2009, ch. 2, art. 391

<sup>b</sup> L.R., ch. F-8; L.C. 1995, ch. 17, par. 45(1)

<sup>1</sup> DORS/2004-62; DORS/2008-312

revenue base for the revenue source for the fiscal year by the population of the province for the fiscal year.

**3. (1) Section 4 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):**

(1.1) Despite subsection (1), the Minister is not required to make the estimates referred to in subparagraphs (1)(a.1)(iii) and (iv) in respect of the amount of the transfer payment related to the Canada Health Transfer for the fiscal year 2009-2010.

**(2) Section 4 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (7):**

(8) The requirement set out in paragraph (1)(b) does not apply to any estimate made in respect of the amount of the transfer payment related to the Canada Health Transfer for the fiscal year 2009-2010.

**4. Section 5 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**

(2.1) Despite subsection (2), the Minister is not required to make the final computation of the amount of the transfer payment related to the Canada Health Transfer for the fiscal year 2009-2010.

**FEDERAL-PROVINCIAL FISCAL ARRANGEMENTS REGULATIONS, 2007**

**5. (1) Subsection 17(1) of the English version of the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Regulations, 2007*<sup>2</sup> is renumbered as section 17.**

(2) The definition “specified Yukon aboriginal government” in section 17 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (i), by adding “and” to the end of paragraph (j) and by adding the following after that paragraph:

(k) the Carcross/Tagish First Nation. (*gouvernement autochtone spécifique du Yukon*)

**6. The Regulations are amended by adding the following after section 17:**

**17.1** For the purpose of calculating the national average rate of tax, as defined in subsection 4(1) of the Act, the provincial revenue sources, the provincial revenues derived from them or deemed to be derived from them, the provincial revenue bases and the provincial revenues to be equalized, are deemed to be the same as those for a territory under Part 1.1 of the Act and sections 18 to 20 of these Regulations.

**7. Subsection 25(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**25.** (1) If, following the conclusion of a personal income tax room sharing agreement between the Government of Yukon and a specified Yukon aboriginal government, the Minister determines, under subparagraph 4.2(a)(iii) of the Act, that the gross expenditure base of Yukon is to be adjusted by the amount determined by the following formula, the adjustment shall be applied on a non-cumulative basis for each of the second, third and fourth fiscal years following that in which the agreement was concluded:

du produit du taux d'imposition national moyen pour cette source de revenu pour cet exercice et de l'assiette de la province pour cette source de revenu pour cet exercice par la population de la province pour cet exercice.

**3. (1) L'article 4 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

(1.1) Malgré le paragraphe (1), le ministre n'est pas tenu de procéder à l'estimation visée aux sous-alinéas (1)a.1)(iii) et (iv) relativement au paiement de transfert à verser au titre du Transfert canadien en matière de santé pour l'exercice 2009-2010.

**(2) L'article 4 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (7), de ce qui suit :**

(8) L'exigence prévue à l'alinéa (1)b) ne s'applique pas aux estimations effectuées relativement au paiement de transfert à verser au titre du Transfert canadien en matière de santé pour l'exercice 2009-2010.

**4. L'article 5 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

(2.1) Malgré le paragraphe (2), le ministre n'est pas tenu de procéder au calcul définitif du paiement de transfert à verser au titre du Transfert canadien en matière de santé pour l'exercice 2009-2010.

**RÈGLEMENT DE 2007 SUR LES ARRANGEMENTS FISCAUX ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LES PROVINCES**

**5. (1) Le paragraphe 17(1) de la version anglaise du *Règlement de 2007 sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*<sup>2</sup> devient l'article 17.**

(2) La définition de « gouvernement autochtone spécifique du Yukon », à l'article 17 du même règlement, est modifiée par adjonction, après l'alinéa j), de ce qui suit :

k) la Première Nation de Carcross/Tagish. (*specified Yukon aboriginal government*)

**6. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 17, de ce qui suit :**

**17.1** Aux fins de calcul du taux d'imposition national moyen, au sens du paragraphe 4(1) de la Loi, les sources de revenu d'une province, les revenus qui en sont tirés ou réputés tirés, les assiettes de celle-ci, ainsi que ses revenus sujets à péréquation sont réputés les mêmes que ceux visés à la partie 1.1 de la Loi et aux articles 18 à 20 du présent règlement pour un territoire.

**7. Le paragraphe 25(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**25.** (1) Dans le cas où un accord de partage de l'espace fiscal concernant l'impôt des particuliers est conclu entre le gouvernement du Yukon et un gouvernement autochtone spécifique du Yukon et que le ministre établit, au titre du sous-alinéa 4.2a)(iii) de la Loi, que la base des dépenses brutes du Yukon doit être rajustée du montant établi conformément à la formule ci-après, le montant du rajustement s'appliquant sur une base non cumulative pour chacun des deuxième, troisième et quatrième exercices qui suit la conclusion de l'accord correspond à la formule suivante :

<sup>2</sup> SOR/2007-303

<sup>2</sup> DORS/2007-303



A - (70% × B)

where

A is equal to the amount of tax, determined in accordance with the agreement, that is foregone by the Government of Yukon for the taxation year that is two years prior to the fiscal year for which the territorial formula financing payment for Yukon is being calculated, and

B is the average difference — for the taxation years that are two, three and four years prior to the fiscal year for which the territorial formula financing payment for Yukon is being calculated — between the yield for Yukon revenues derived from personal income, net of federal and Yukon territorial personal income tax assessed in respect of Yukon residents, when it is calculated

(a) without taking into account the specified Yukon aboriginal government's federal tax abatement and territorial tax credit, and

(b) taking into account that abatement and that credit.

**8. Paragraph 28(3)(d) of the Regulations is replaced by the following:**

(d) for each province and each territory, the revenue from each revenue source referred to in section 18 or, if the Chief Statistician of Canada is unable to differentiate between the revenue from two or more of those sources, an aggregate of the revenues of those sources; and

#### COMING INTO FORCE

**9. 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.)*

##### **Description**

The *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act* (the Regulations) are required to clarify definitions used for the calculation of Territorial Formula Financing (TFF), and to clarify definitions used for calculations and reflect legislative changes to the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act* for the Canada Health Transfer (CHT).

The regulatory proposal consists of two parts:

##### Territorial Formula Financing

In relation to TFF, the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Regulations, 2007* set out the source and definitions for population, provincial-local government expenditure, tax bases, yields and adjustments, and specify the time and manner for determining and making payments under TFF, as authorized by the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act*.

A – (70 % × B)

où :

A représente le montant d'impôt, déterminé aux termes de l'accord, auquel le gouvernement du Yukon renonce pour l'année d'imposition précédant de deux ans l'exercice à l'égard duquel le paiement de transfert au Yukon est calculé;

B la différence moyenne, pour les années d'imposition précédant de deux, trois et quatre ans l'exercice à l'égard duquel le paiement de transfert au Yukon est calculé, entre le rendement des revenus du Yukon provenant des revenus des particuliers, déduction faite de l'impôt fédéral et de l'impôt du territoire du Yukon sur le revenu des particuliers dont la cotisation a été établie à l'égard des résidents du Yukon :

a) compte non tenu de l'abattement de l'impôt fédéral et du crédit d'impôt du territoire pour le gouvernement autochtone spécifique du Yukon;

b) compte tenu de ces abattement et crédit.

**8. L'alinéa 28(3)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

d) le revenu provenant de chaque source de revenu mentionnée à l'article 18 pour chaque province et territoire; toutefois, le statisticien en chef du Canada peut réunir les revenus de deux sources de revenu ou plus s'il est incapable de faire la distinction entre le revenu que tire une province ou un territoire de chacune de ces sources de revenu;

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

#### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

##### **Description**

Il faut adopter le *Règlement modifiant certains règlement pris en vertu de la Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces* (le Règlement) pour clarifier les définitions servant au calcul de la formule de financement des territoires et pour clarifier les définitions servant au calcul et tenir compte des changements législatifs apportés à la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces* pour le Transfert canadien en matière de santé.

Le projet de règlement compte deux parties :

##### Formule de financement des territoires

Dans le cas de la Formule de financement des territoires, le *Règlement de 2007 sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces* présente la source et les définitions utilisées pour la population, les dépenses des gouvernements provinciaux et locaux, l'assiette fiscale, le rendement et les rajustements et précise le moment et la manière pour déterminer et effectuer les paiements au titre de la formule de financement des territoires comme l'autorise la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*.

This regulatory proposal will amend Part 1.1 of the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Regulations* to clarify and better reflect the current program calculations. Two amendments are being made:

- First, section 17.1 has been added and section 28 (Certificate) has been amended to clarify that inputs from all 13 jurisdictions (10 provinces and 3 territories) are required for the calculation of TFF grants.
- Second, sections 17 (Interpretation) and 25 (Adjustment) are being amended to clarify and better reflect the current calculation of the Yukon Gross Expenditure Base adjustment for personal income tax sharing agreements.

The amendments will not result in any changes in payments for territories provided through TFF.

### Canada Health Transfer

The *Canada Health Transfer, Canada Social Transfer and Wait Times Reduction Transfer Regulations* set out the source and definitions for population and income tax bases and yields, and specify the time and manner for determining and making payments under the CHT, the Canada Social Transfer (CST) and the Wait Times Reduction Transfer (WTRT), as authorized by the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act*.

This regulatory proposal will amend Part 3 of the *Canada Health Transfer, Canada Social Transfer and Wait Times Reduction Transfer Regulations* to clarify and better reflect the current program calculations. Two amendments are being made:

- First, amendments are being applied to definitions within subsection 3(4) to clarify that calculations for the “national average rate of tax,” “per capita yield,” and “per capita national yield,” used to determine CHT cash contributions to provinces and territories in the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act*, are to be based on the values of the federal income tax reduction (i.e. equivalent to 13.5 % of basic federal tax and 1 % of corporate taxable income).
- Second, subsections 3(2) and 3(3) are being repealed since they relate to calculations in the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act* for fiscal years that are now closed to revision (2004-05).

In addition, the *Canada Health Transfer, Canada Social Transfer and Wait Times Reduction Transfer Regulations* are being amended to ensure that the interim estimates and final computation of the amount of the transfer payment related to the CHT to a province and territory for fiscal year 2009-2010 respect legislative changes in the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act* through the *Budget Implementation Act, 2009*.

Ce projet de règlement permettra de modifier la Partie 1.1 du *Règlement sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces* afin de clarifier et de mieux refléter les calculs de programmes actuels. Deux modifications sont apportées :

- Tout d’abord, on a ajouté l’article 17.1 et on a porté des modifications à la section 28 (Certificat) afin de préciser qu’il faut obtenir les intrants de l’ensemble des 13 administrations (10 provinces et 3 territoires) pour le calcul des subventions versées au titre de la formule de financement des territoires.
- Ensuite, on apporte des modifications aux articles 17 (Interprétation) et 25 (Rajustement) pour clarifier et mieux refléter le calcul actuel du rajustement de l’assiette des dépenses brutes du Yukon pour les accords de partage de l’espace fiscal concernant l’impôt des particuliers.

Les modifications n’engendreront aucun changement aux paiements versés aux territoires prévus à la formule de financement des territoires.

### Transfert canadien en matière de santé

Le *Règlement sur le Transfert canadien en matière de santé, le Transfert canadien en matière de programmes sociaux et le Transfert visant la réduction des temps d’attente* établit la source et les définitions utilisées pour la population ainsi que l’assiette de l’impôt sur le revenu et les rendements et précise le délai et la manière de déterminer et de verser les paiements au titre du Transfert canadien en matière de santé, du Transfert canadien en matière de programmes sociaux et du Transfert visant la réduction des temps d’attente comme l’autorise la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*.

Ce projet de règlement permettra de modifier la Partie 3 du *Règlement sur le Transfert canadien en matière de santé, le Transfert canadien en matière de programmes sociaux et le Transfert visant la réduction des temps d’attente* afin de clarifier et de mieux refléter les calculs des programmes actuels. Deux modifications sont apportées :

- Tout d’abord, des modifications s’appliquent aux définitions du paragraphe 3(4) afin de clarifier ces calculs pour le « taux d’imposition national moyen », le « rendement par habitant » et le « rendement national par habitant » servant à déterminer les contributions financières au titre du Transfert canadien en matière de santé versées aux provinces et aux territoires en vertu de la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces* qui doivent s’appuyer sur les valeurs du dégrèvement d’impôt fédéral sur le revenu (c’est-à-dire équivalant à 13,5 % de l’impôt fédéral de base et à 1 % du revenu imposable des sociétés).
- Ensuite, les paragraphes 3(2) et 3(3) sont abrogés, car ils se rapportent au calcul prévu à la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces* pour les exercices financiers que l’on s’affaire maintenant à réviser (2004-05).

De plus, le *Règlement sur le Transfert canadien en matière de santé, le Transfert canadien en matière de programmes sociaux et le Transfert visant la réduction des temps d’attente* est modifié pour s’assurer que les estimations provisoires et que le calcul final du montant du paiement de transfert lié au Transfert canadien en matière de santé versé à une province et à un territoire pour l’exercice 2009-2010 tiennent compte des changements législatifs apportés à la *Loi habitante dans le cadre de la Loi d’exécution du budget, 2009*.

These amendments will not result in any changes in payments for provinces and territories provided through the CHT.

#### **Alternatives**

There are no alternatives to amending the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Regulations, 2007* and the *Canada Health Transfer, Canada Social Transfer and Wait Times Reduction Transfer Regulations*.

The amendments are required to clarify definitions used for the calculation of TFF, and to clarify definitions used for calculations and to reflect legislative changes to the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act* for the CHT.

#### **Benefits and costs**

These amendments are expected to have no cost implications since actual payments to provinces and territories will not be affected. Incorporating these clarifications into the Regulations ensures simple and transparent administration of TFF and of the CHT.

#### **Consultation**

The Department of Finance of Canada has conducted consultations with provinces and territories on the Regulations, including email consultations and meetings between federal, provincial and territorial officials. This provided all parties with the opportunity to raise any questions or concerns on the regulatory proposal. No comments were received.

#### **Contact**

Daniel MacDonald  
Monika Bertrand  
Department of Finance  
Federal-Provincial Relations Division  
L'Esplanade Laurier  
140 O'Connor Street, East Tower, 15th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-992-8137

Les modifications apportées n'auront pas d'incidence sur les paiements versés aux provinces et aux territoires prévus au titre du Transfert canadien en matière de santé.

#### **Solutions envisagées**

Il n'existe aucune autre solution que de modifier le *Règlement de 2007 sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*; et le *Règlement sur le Transfert canadien en matière de santé, le Transfert canadien en matière de programmes sociaux et le Transfert visant la réduction des temps d'attente*.

Les modifications sont requises pour clarifier les définitions servant au calcul de la formule de financement des territoires et clarifier les définitions utilisées pour les calculs et refléter les changements législatifs à la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces* pour le Transfert canadien en matière de santé.

#### **Avantages et coûts**

La proposition ne devrait avoir aucune incidence sur les coûts, car les paiements réels aux provinces et aux territoires resteraient les mêmes. L'ajout de ces précisions au Règlement permet d'assurer une administration simple et transparente de la formule de financement des territoires et du Transfert canadien en matière de santé.

#### **Consultation**

Le ministère des Finances du Canada a consulté les provinces et les territoires sur le Règlement, y compris par communication par courriel, et lors de réunions de hauts fonctionnaires. Toutes les parties ont donc eu l'occasion de soulever des questions ou des inquiétudes sur le projet de règlement. Aucun commentaire n'a été reçu.

#### **Personnes-ressources**

Daniel MacDonald  
Monika Bertrand  
Ministère des Finances  
Division des relations fédérales-provinciales  
L'Esplanade Laurier  
140, rue O'Connor, Tour Est, 15<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-992-8137

Registration  
SOR/2009-328 December 10, 2009

FISHERIES ACT

## Regulations Amending the Ontario Fishery Regulations, 2007

P.C. 2009-1982 December 10, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to section 43<sup>a</sup> of the *Fisheries Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Ontario Fishery Regulations, 2007*.

### REGULATIONS AMENDING THE ONTARIO FISHERY REGULATIONS, 2007

#### AMENDMENTS

**1. The definition “baitfish” in subsection 1(1) of the English version of the *Ontario Fishery Regulations, 2007*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

“baitfish” means a fish of a species native to Ontario that is set out in Part 2 of Schedule 1. (*poisson-appât*)

**2. Subsection 8(2) of the Regulations is repealed.**

**3. The Regulations are amended by adding the following after section 28:**

**28.1** No person, other than the holder of a commercial baitfishing licence or any other licence that authorizes the culture of baitfish, shall catch and retain in any one day, or possess, more than 120 baitfish.

**4. Section 31 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):**

(1.1) No person who angles in the waters of that part of the Credit River and its tributaries upstream of the Old Baseline Road bridge in the Town of Caledon in the Regional Municipality of Peel shall use

- (a) a hook other than a single-pointed barbless hook; or
- (b) a line to which more than one single-pointed barbless hook is attached.

**5. Paragraph 36(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) subject to section 28.1, catch and retain in any one day by any means other than by angling, or possess, more baitfish caught than the quota set out in column 5 of Part 2 of Schedule 6;

**6. (1) Subsection 41(1) of the Regulations is replaced by the following:**

Enregistrement  
DORS/2009-328 Le 10 décembre 2009

LOI SUR LES PÊCHES

## Règlement modifiant le Règlement de pêche de l'Ontario (2007)

C.P. 2009-1982 Le 10 décembre 2009

Sur recommandation de la ministre des Pêches et des Océans et en vertu de l'article 43<sup>a</sup> de la *Loi sur les pêches*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de pêche de l'Ontario (2007)*, ci-après.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE PÊCHE DE L'ONTARIO (2007)

#### MODIFICATIONS

**1. La définition de « baitfish », au paragraphe 1(1) de la version anglaise du *Règlement de pêche de l'Ontario (2007)*<sup>1</sup>, est remplacée par ce qui suit :**

“baitfish” means a fish of a species native to Ontario that is set out in Part 2 of Schedule 1. (*poisson-appât*)

**2. Le paragraphe 8(2) du même règlement est abrogé.**

**3. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 28, de ce qui suit :**

**28.1** Il est interdit à quiconque n'est pas titulaire d'un permis de pêche commerciale du poisson-appât ou de tout autre permis qui autorise l'élevage du poisson-appât de prendre et de garder, dans une même journée, ou d'avoir en sa possession plus de cent vingt poissons-appâts.

**4. L'article 31 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

(1.1) Il est interdit de pêcher à la ligne dans les eaux de la partie de la rivière Credit et de ses tributaires en amont du pont du chemin Old Baseline dans la ville de Caledon de la municipalité régionale de Peel :

- a) avec un hameçon autre qu'un hameçon sans ardillon à pointe unique;
- b) avec une ligne munie de plus d'un hameçon sans ardillon à pointe unique.

**5. L'alinéa 36(1)(a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) autrement qu'à la ligne, de prendre et de garder, dans une même journée, ou d'avoir en sa possession des poissons-appâts en quantité qui, sous réserve de l'article 28.1, excède le contingent fixé à la colonne 5 de la partie 2 de l'annexe 6;

**6. (1) Le paragraphe 41(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 1, s. 12

<sup>b</sup> R.S., c. F-14

<sup>1</sup> SOR/2007-237

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 1, art. 12

<sup>b</sup> L.R., ch. F-14

<sup>1</sup> DORS/2007-237

**41.** (1) No person who is fishing under a commercial baitfishing licence shall use a baitfish trap that is not legibly marked with the licence holder's name or licence number.

**(2) Paragraph 41(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) it is legibly marked with the licence holder's name or licence number, and

**7. Subsection 45(2) of the Regulations is repealed.**

**8. Section 48 of the Regulations is repealed.**

**9. Subsection 49(2) of the Regulations is repealed.**

**10. (1) Subsection 51(2) of the English version of the Regulations is repealed.**

**(2) Subsection 51(3) of the French version of the Regulations is repealed.**

**11. The portion of item 2 of Part 3 of Schedule 3 to the Regulations in columns 1 and 2 is replaced by the following:**

Column 1		Column 2
Item	Licence	Waters
2.	Resident or Non-resident Sport Fishing Licence	Whitefish Bay of Lake of the Woods (49°32' N, 94°10' W) including Regina Bay (49°24' N, 94°02' W), Snake Bay (49°22' N, 94°01' W), Boot Bay (49°17' N, 94°09' W), Ghost Bay (49°21' N, 94°14' W), Brûlé Bay (49°23' N, 94°14' W), Knickerbocker Inlet (49°23' N, 94°19' W), Louis Inlet (49°25' N, 94°16' W), Cross Inlet (49°28' N, 94°18' W), Devils Bay (49°14' N, 94°05' W), Alfred Inlet (49°13' N, 94°08' W), Atikaminke Bay (49°14' N, 94°02' W), Camp Bay (49°16' N, 94°02' W), Cloverleaf Bay (49°15' N, 94°08' W), Log Bay (49°26' N, 94°10' W), Reedy Bay (49°25' N, 94°05' W), Willow Bay (49°25' N, 94°05' W) and Sammons Bay (49°23' N, 93°59' W); Dryberry Lake (49°32' N, 93°52' W) including Northwest Bay (49°36' N, 93°54' W) and Point Bay (49°34' N, 93°43' W); Point Lake (49°37' N, 93°43' W); and Eagle Lake (49°42' N, 93°13' W)

**12. The heading "Zone 17" before item 11 of Part 3 of Schedule 3 to the Regulations in the column under the heading "Item" is replaced by "Zone 16".**

**13. The portion of item 11 of Part 3 of Schedule 3 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Waters
11.	Lake Couchiching (44°40' N, 79°22' W), Lake Simcoe (44°25' N, 79°20' W) and the tributaries to Lake Simcoe in the County of Simcoe in Zone 16 and in the Regional Municipality of Durham in Zone 16

**41.** (1) Il est interdit à quiconque pêche au titre d'un permis de pêche commerciale du poisson-appât d'utiliser un piège à poisson-appât qui ne porte pas de façon lisible son nom ou le numéro de son permis.

**(2) L'alinéa 41(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) son nom ou le numéro de son permis y figure de façon lisible;

**7. Le paragraphe 45(2) du même règlement est abrogé.**

**8. L'article 48 du même règlement est abrogé.**

**9. Le paragraphe 49(2) du même règlement est abrogé.**

**10. (1) Le paragraphe 51(2) de la version anglaise du même règlement est abrogé.**

**(2) Le paragraphe 51(3) de la version française du même règlement est abrogé.**

**11. Le passage de l'article 2 de la partie 3 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1		Colonne 2
Article	Permis de pêche	Eaux
2.	Permis de pêche sportive (résident ou non-résident)	Les eaux de la baie Whitefish du lac des Bois (49°32' N, 94°10' O), y compris la baie Regina (49°24' N, 94°02' O), la baie Snake (49°22' N, 94°01' O), la baie Boot (49°17' N, 94°09' O), la baie Ghost (49°21' N, 94°14' O), la baie Brûlé (49°23' N, 94°14' O), le bras Knickerbocker (49°23' N, 94°19' O), le bras Louis (49°25' N, 94°16' O), le bras Cross (49°28' N, 94°18' O), la baie Devils (49°14' N, 94°05' O), le bras Alfred (49°13' N, 94°08' O), la baie Atikaminke (49°14' N, 94°02' O), la baie Camp (49°16' N, 94°02' O), la baie Cloverleaf (49°15' N, 94°08' O), la baie Log (49°26' N, 94°10' O), la baie Reedy (49°25' N, 94°05' O), la baie Willow (49°25' N, 94°05' O) et la baie Sammons (49°23' N, 93°59' O); le lac Dryberry (49°32' N, 93°52' O), y compris la baie Northwest (49°36' N, 93°54' O) et la baie Point (49°34' N, 93°43' O); le lac Point (49°37' N, 93°43' O); le lac Eagle (49°42' N, 93°13' O)

**12. L'intertitre « Zone 17 » précédant l'article 11 de la partie 3 de l'annexe 3 du même règlement dans la colonne « Article » est remplacé par « Zone 16 ».**

**13. Le passage de l'article 11 de la partie 3 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Eaux
11.	Les eaux du lac Couchiching (44°40' N, 79°22' O) et du lac Simcoe (44°25' N, 79°20' O), y compris les tributaires du lac Simcoe dans le comté de Simcoe (zone 16) et dans la municipalité régionale de Durham (zone 16)

**14. The portion of paragraph 1(a) of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Waters
1.	(a) Middle Lake (49°47'27" N, 94°38'14" W);

**15. The heading of Part 1 of Schedule 4 to the Regulations is replaced by the following:**

ONE BARBLESS HOOK ONLY WATERS  
(Subsections 25(2) and 31(2))

**16. Item 1 of Part 1 of Schedule 4 to the Regulations is re-numbered as item 1.1.**

**17. The Regulations are amended by adding the following before the heading "Zone 2" in Part 1 of Schedule 4 to the Regulations:**

Column 1	
Item	Waters
<i>Zone 1</i>	
1.	All waters of Zone 1

**18. Subitem 5(1) of Part 1 of Schedule 4 to the Regulations is repealed.**

**19. Item 1 of Part 2 of Schedule 4 to the Regulations and the heading before it are repealed.**

**20. (1) The portion of subitem 1(2) of Part 3 of Schedule 4 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Description of Waters
1. (2)	Dryberry Lake (49°32' N, 93°52' W) including Northwest Bay (49°36' N, 93°54' W) and Point Bay (49°34' N, 93°43' W)

**(2) The Regulations are amended by adding the following after subitem 1(2) of Part 3 of Schedule 4 to the Regulations:**

Item	Waters	Description of Waters	Geographic Township, if any	Period
1.	(3) Point Lake	Point Lake (49°37' N, 93°43' W)		January 1 to the Friday before the 3rd Saturday in May

**21. The portion of subitem 3(17) of Part 6 of Schedule 4 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Geographic Township
3. (17)	Airy, Nightingale

**14. Le passage de l'alinéa 1a) de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Eaux
1.	a) Les eaux du lac Middle (49°47'27" N, 94°38'14" O);

**15. Le titre de la partie 1 de l'annexe 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

EAUX OÙ SEUL UN HAMEÇON SANS ARDILLON  
PEUT ÊTRE UTILISÉ  
(paragraphes 25(2) et 31(2))

**16. L'article 1 de la partie 1 de l'annexe 4 du même règlement devient l'article 1.1.**

**17. La partie 1 de l'annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, avant l'intertitre « Zone 2 », de ce qui suit :**

Colonne 1	
Article	Eaux
<i>Zone 1</i>	
1.	Toutes les eaux de la zone 1

**18. Le paragraphe 5(1) de la partie 1 de l'annexe 4 du même règlement est abrogé.**

**19. L'article 1 de la partie 2 de l'annexe 4 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.**

**20. (1) Le passage du paragraphe 1(2) de la partie 3 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Délimitation des eaux
1. (2)	Le lac Dryberry (49°32' N, 93°52' O), y compris la baie Northwest (49°36' N, 93°54' O) et la baie Point (49°34' N, 93°43' O)

**(2) L'article 1 de la partie 3 de l'annexe 4 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

Article	Eaux	Délimitation des eaux	Canton géographique (le cas échéant)	Période
1.	(3) Lac Point	Le lac Point (49°37' N, 93°43' O)		Du 1 <sup>er</sup> janvier au vendredi qui précède le troisième samedi de mai

**21. Le passage du paragraphe 3(17) de la partie 6 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Canton géographique
3. (17)	Cantons d' Airy et de Nightingale

**22. Item 1 of Part 7 of Schedule 4 to the Regulations is repealed.**

**23. The Regulations are amended by adding the following after item 2 of Part 8 of Schedule 4 to the Regulations:**

Column 1	
Item	Waters
3.	St. Marys River west of 83°45' W in Zone 14.

**24. The Regulations are amended by adding the following after subitem 7(2) of Part 1 of Schedule 5 to the Regulations:**

Item	Waters	Description of Waters	Geographic Township, if any	County or Regional Municipality
7.	(2.1) Dwyer Lake	Dwyer Lake	Janes	Territorial District of Nipissing

**25. Subitem 8(4) of Part 1 of Schedule 5 to the Regulations is repealed.**

**26. The portion of item 1 of Part 2 of Schedule 5 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Column 1	
Item	Waters
1.	Whitefish Bay of Lake of the Woods (49°32' N, 94°10' W) including Regina Bay (49°24' N, 94°02' W), Snake Bay (49°22' N, 94°01' W), Boot Bay (49°17' N, 94°09' W), Ghost Bay (49°21' N, 94°14' W), Brûlé Bay (49°23' N, 94°14' W), Knickerbocker Inlet (49°23' N, 94°19' W), Louis Inlet (49°25' N, 94°16' W), Cross Inlet (49°28' N, 94°18' W), Devils Bay (49°14' N, 94°05' W), Alfred Inlet (49°13' N, 94°08' W), Atikaminke Bay (49°14' N, 94°02' W), Camp Bay (49°16' N, 94°02' W), Cloverleaf Bay (49°15' N, 94°08' W), Log Bay (49°26' N, 94°10' W), Reedy Bay (49°25' N, 94°05' W), Willow Bay (49°25' N, 94°05' W) and Sammons Bay (49°23' N, 93°59' W); Dryberry Lake (49°32' N, 93°52' W) including Northwest Bay (49°36' N, 93°54' W) and Point Bay (49°34' N, 93°43' W); and Point Lake (49°37' N, 93°43' W)

**27. The Regulations are amended by adding the following after item 6 of Part 1 of Schedule 6 to the Regulations:**

Item	Species	Gear	Waters	Close Time	Sport Fishing Licence Quota	Conservation Fishing Licence Quota
7.	Crayfish	Dip net, baitfish trap and by hand	All zones	n/a	36	36

**27. La partie 1 de l'annexe 6 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 6, de ce qui suit :**

Article	Espèce	Engin	Eaux	Période de fermeture	Contingent du permis de pêche sportive	Contingent du permis de pêche écologique
7.	Écrevisse	Épuisette, piège à poisson-appât et à la main	Toutes les zones	s/o	36	36

**22. L'article 1 de la partie 7 de l'annexe 4 du même règlement est abrogé.**

**23. La partie 8 de l'annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :**

Colonne 1	
Article	Eaux
3.	Les eaux de la rivière St. Marys situées à l'ouest de 83°45' O dans la zone 14.

**24. L'article 7 de la partie 1 de l'annexe 5 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

Article	Eaux	Délimitation des eaux	Canton géographique (le cas échéant)	Comté ou municipalité régionale
7.	(2.1) Lac Dwyer	Lac Dwyer	Janes	District territorial de Nipissing

**25. Le paragraphe 8(4) de la partie 1 de l'annexe 5 est abrogé.**

**26. Le passage de l'article 1 de la partie 2 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	
Article	Eaux
1.	Les eaux de la baie Whitefish du lac des Bois (49°32' N, 94°10' O), y compris la baie Regina (49°24' N, 94°02' O), la baie Snake (49°22' N, 94°01' O), la baie Boot (49°17' N, 94°09' O), la baie Ghost (49°21' N, 94°14' O), la baie Brûlé (49°23' N, 94°14' O), le bras Knickerbocker (49°23' N, 94°19' O), le bras Louis (49°25' N, 94°16' O), le bras Cross (49°28' N, 94°18' O), la baie Devils (49°14' N, 94°05' O), le bras Alfred (49°13' N, 94°08' O), la baie Atikaminke (49°14' N, 94°02' O), la baie Camp (49°16' N, 94°02' O), la baie Cloverleaf (49°15' N, 94°08' O), la baie Log (49°26' N, 94°10' O), la baie Reedy (49°25' N, 94°05' O), la baie Willow (49°25' N, 94°05' O) et la baie Sammons (49°23' N, 93°59' O); le lac Dryberry (49°32' N, 93°52' O), y compris la baie Northwest (49°36' N, 93°54' O) et la baie Point (49°34' N, 93°43' O); le lac Point (49°37' N, 93°43' O)

**COMING INTO FORCE**

**28. 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.)*

**Issue and objectives**

The Government of Ontario manages the province's freshwater fisheries by agreement with the federal government and has requested these amendments to the *Ontario Fishery Regulations, 2007*. The Regulations are made pursuant to the federal *Fisheries Act* and amendments must be made by the Governor in Council.

At the request of the Government of Ontario, the *Ontario Fishery Regulations, 1989* (OFR 1989) underwent a series of amendments resulting in the establishment of the *Ontario Fishery Regulations, 2007* (OFR 2007). These changes corrected inconsistencies in the wording, ordering and numbering of provisions, and removed unnecessary provisions. They also clarified intent, simplified, and streamlined the OFR 1989 to make them more user-friendly. Schedules were also consolidated and simplified. The changes were intended to implement Ontario's *Ecological Framework for Recreational Fisheries Management*. As part of this Framework, the province was divided into 20 Fisheries Management Zones (Zones) rather than the previous 37 Fishing Divisions.

Since the implementation of the OFR 2007, some additional administrative amendments have come to the attention of the Ontario Ministry of Natural Resources (OMNR). The proposed changes will further correct inaccuracies in the wording, referencing and numbering of provisions, as well as make non-substantive clarifications to the regulatory provisions that apply to recreational fishing. Some errors and omissions were the result of the change from Fishing Divisions to Fisheries Management Zones, and some were the unintended result of the streamlining, rewording and reorganizing of provisions.

When the OFR were redone in 2007, fish sanctuary descriptions required further review before they could be described accurately in accordance with the new OFR 2007 zones. Therefore, OFR 2007 included fish sanctuaries as described using Schedules IV and V of the OFR 1989, with the intention to repeal these schedules and replace them with new schedules on January 1, 2010. This amendment would keep the existing OFR 1989 schedules, and all references to them, in force until Ontario completes the new descriptions.

**Description and rationale**

Items below outline the substantive elements of the amendments to maintain healthy, sustainable recreational fisheries throughout the province.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION**

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Question et objectifs**

Le gouvernement de l'Ontario gère les pêches en eau douce de la province selon un accord avec le gouvernement fédéral, et il a demandé l'apport de ces modifications au *Règlement de pêche de l'Ontario (2007)*. Le Règlement est fait en vertu de la *Loi sur les pêches* du gouvernement fédéral, et des modifications doivent être apportées par la gouverneure en conseil.

À la demande du gouvernement de l'Ontario, le *Règlement de pêche de l'Ontario de 1989* (RPO 1989) a subi une série de modifications qui ont entraîné l'établissement du *Règlement de pêche de l'Ontario, 2007* (RPO 2007). Ces changements visaient à corriger des incohérences dans la formulation, l'ordre et la numérotation des dispositions, ainsi qu'à éliminer les dispositions inutiles. Ils ont également permis de clarifier l'intention du RPO 1989 et de le simplifier afin d'en faciliter la compréhension. On a également réuni et simplifié les annexes. Les changements visaient à mettre en œuvre le Cadre stratégique pour la gestion écologique de la pêche sportive de l'Ontario. Dans le contexte de ce cadre, la province a été divisée en 20 zones de gestion des pêches, afin de remplacer les 37 divisions de pêches précédentes.

Depuis la mise en œuvre du RPO 2007, certaines modifications administratives supplémentaires requises ont été portées à l'attention du ministère des Richesses naturelles de l'Ontario (MRNO). Les changements proposés permettront de mieux corriger les incohérences dans la formulation, les renvois et la numérotation des dispositions, ainsi que d'apporter des précisions d'ordre mineur aux dispositions réglementaires qui s'appliquent à la pêche sportive. Certaines erreurs et omissions résultent du passage des divisions de pêches aux zones de gestion des pêches, tandis que d'autres ont involontairement été causées par la simplification, la reformulation et la réorganisation des dispositions.

Lorsqu'on a révisé le RPO en 2007, les descriptions des sanctuaires de poissons devaient faire l'objet d'un examen plus détaillé avant qu'on ne puisse les décrire avec précision en fonction des nouvelles zones du RPO 2007. Par conséquent, le RPO 2007 a continué de décrire les sanctuaires de poissons conformément aux annexes IV et V du RPO 1989 avec l'intention d'abroger ces annexes et les remplacer avec de nouvelles annexes le 1<sup>er</sup> janvier 2010. Ces modifications garderaient les annexes existantes de 1989, ainsi que tous les paragraphes s'y référant, en vigueur jusqu'à ce que l'Ontario complète les nouvelles descriptions.

**Description et justification**

Les points ci-dessous concernent les éléments concrets des amendements visant à entretenir des activités de pêche sportive saines et durables à la grandeur de la province.



Repeal the sunset date found in subsection 8(2) and other related provisions relating to the repeal of the OFR 1989

The province is requesting that the OFR 1989 schedules stating the close times applicable to fish sanctuaries and all applicable provisions referring to these schedules in the OFR 2007 remain in force indefinitely until the new zone descriptions can be completed by Ontario. Once these zone descriptions are completed, additional amendments will be required to add the new schedules and repeal the remaining schedules of OFR 1989.

The required revisions will include current naming (municipal, roads, etc.), more accurate coordinates (latitude and longitude), and ensure the boundary descriptions are easy to understand and follow. The province was to revise the boundary descriptions for fish sanctuaries by January 1, 2010, and incorporate them into the OFR 2007. However, as there are over 600 fish sanctuaries in Ontario, it has taken longer than expected to finalize these changes. These waters are closed to all fishing during part or all of the year to protect spawning or congregating fish or to help re-establish fish populations that have declined because of ecological factors or over harvest. Some of the current sanctuaries have been in place for decades and their boundary descriptions are not up to date. Ontario will also georeference the sanctuaries and produce detailed maps which will be made available to the public. The new revised schedules based on zone boundaries for fish sanctuaries are not ready. OMNR has begun the process for reviewing and revising sanctuary boundary descriptions but this project is not expected to be complete for 12–18 months and it is anticipated that provincial and federal review and approval will take approximately 24–30 months at a minimum. Until this revision and regulatory process is completed with the new schedule, OMNR has asked that the current schedule remain in place to protect the fish sanctuaries.

Baitfish: definition, possession, limits and identification of traps

The definition of baitfish should be reworded to be consistent with the wording of the definitions for other categories of fish species such as “invasive fish” and “specially protected fish.” Therefore, it is proposed that “baitfish” be defined as a fish of a species native to Ontario that is set out in Part 2 of Schedule 1. The French version will remain the same as it correctly reflects the new English definition.

In the OFR 1989, the aggregate possession limit for bait for anyone other than a commercial bait harvester, dealer or an aquaculture licence holder, was 120. This provision was not reflected accurately in the OFR 2007 when a new schedule was instituted for baitfish harvest. This limit of 120 should also apply to both purchased baitfish and baitfish received from another person.

Consequently it is proposed that a new subsection be added stating that no person, other than the holder of a commercial baitfish licence or any other licence that authorizes the culture of baitfish, shall catch and retain in one day or possess more than 120 baitfish.

Abrogation de la date d'échéance du paragraphe 8(2) et d'autres dispositions connexes relatives à l'abrogation du RPO 1989

La province demande que les annexes du RPO 1989 indiquant les périodes de fermeture applicables aux réserves de poissons et toutes les dispositions applicables en se référant à ces annexes dans le RPO 2007 restent en vigueur indéfiniment jusqu'à ce que les descriptions de nouvelle zone soient complétées par l'Ontario. Une fois que ces descriptions de la zone seront achevées, d'autres modifications seront nécessaires pour ajouter les nouvelles annexes et abroger les annexes restantes du RPO 1989.

Les révisions nécessaires doivent inclure les dénominations actuelles (municipales, routes, etc.) et des coordonnées plus exactes (latitude et longitude) ainsi que veiller à ce qu'elles soient faciles à comprendre et à suivre. La province devait réviser les descriptions des délimitations des réserves de poissons d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2010 et les incorporer au RPO 2007. Cependant, comme l'Ontario compte plus de 600 sanctuaires de poissons, il a fallu plus de temps que prévu pour finaliser ces changements. Ces eaux sont interdites à la pêche pendant une partie ou tout au long de l'année afin de protéger le frai ou la congrégation du poissons ou pour aider à rétablir les populations de poisson qui ont chuté en raison de facteurs écologiques ou d'une récolte excessive. Certaines des sanctuaires de poissons actuelles sont en place depuis plusieurs décennies et les descriptions de leurs limites ne sont pas à jour. L'Ontario procédera également au géoréférencement de ces sanctuaires et produira des cartes détaillées qu'on mettra à la disposition de la population. La nouvelle annexe révisée sur les sanctuaires de poissons basée sur les limites des zones n'est pas prête. Le MRNO a entamé le processus d'examen et de révision des descriptions des limites des sanctuaires de poissons mais ce projet devrait durer de 12 à 18 mois et on prévoit que l'examen et l'approbation aux échelons provincial et fédéral prendront approximativement au moins de 24 à 30 mois. Jusqu'à ce que cette révision ainsi que le processus réglementaire soit complété et comporte une nouvelle annexe, le MRNO a demandé que l'annexe actuelle demeure en place pour protéger les sanctuaires de poissons.

Poisson-appât : définition, possession, limites et identification des trappes

La définition de poisson-appât devrait faire l'objet d'une reformulation de façon à ce qu'elle soit dans la logique des définitions d'autres catégories d'espèces de poissons, notamment le « poisson envahissant » et le « poisson spécialement protégé ». Par conséquent, on propose que la définition actuelle de la version anglaise soit remplacée par : « baitfish » means a fish of a species native to Ontario that is set out in Part 2 of Schedule 1. (poisson-appât). La version française demeurera la même puisqu'elle reflète correctement la nouvelle définition anglaise.

Dans le RFO 1989, la limite de possession totale d'appâts pour quiconque n'est pas un éleveur commercial d'appâts, un concessionnaire ou un détenteur de permis aquacole s'élevait à 120. Cette disposition n'était pas reflétée de façon précise dans le RPO 2007 lorsqu'on adopta un nouveau programme de récolte du poisson-appât. Cette limite de 120 devrait également s'appliquer au poisson-appât acheté ou obtenu d'un autre individu.

Par conséquent, il est proposé d'ajouter un nouveau paragraphe indiquant qu'aucun individu, autre que le détenteur d'un permis de pêche commerciale de poissons-appâts ou de toute autre permis autorisant la culture du poisson-appât, ne doit prendre et conserver ou posséder plus de 120 poissons-appâts en une même journée.

In the OFR 2007, it is required that baitfish traps of persons fishing under a commercial baitfishing licence, holders of a commercial fishing licence or a commercial baitfishing licence must be identified with the name and address of the licence holders. The proposed changes will allow commercial fishing licence holders to mark gear with their licence number in lieu of their names. This alleviates privacy concerns and is consistent with the current practice of commercial fishers.

#### Credit River

A part of the Credit River had a one single-pointed barbless hook restriction in place and was incorrectly added to the single barbless hook schedule in the OFR 2007. To correct this, it is proposed that all references to Credit River be removed from Part 1, Schedule 4 and added to subsection 31(2) of the Regulations.

#### Amendments to angling quotas, size limits and provincial possession limits

The amendments will add “Non-resident Sport Fishing Licence” to the heading of Item 2, Column 1 of Part 3 of Schedule 3. These special daily catch and retain quotas and size limits should apply to both Residents and Non-residents as it did in the OFR 1989.

The description of waters will be adjusted to clarify the location of the various bays and inlets. The suggested wording is the same as what was formerly included in the OFR 1989.

Lake Couchiching and Lake Simcoe will be correctly listed in Zone 16, where they are located, and not Zone 17.

The geographical coordinates of Middle Lake will be corrected. It was also identified as “Louise Lake also known as Middle Lake” in the Schedule. Since the lake is actually known as Middle Lake, the reference to Louise Lake will be removed.

#### Amendments to angling gear restriction

The title of Schedule 4, Part 1 was incorrect and will be changed from “Single Barbless Hooks Only Waters” to “One Barbless Hook Only Waters.”

The waters of Zone 1 were intended to have a restriction for use and possession of one barbless hook only, but were accidentally listed as barbless hook only waters. Members of the public had been consulted on one barbless hook only and had expected this to be regulated as such. This has also been communicated to the public in the Recreational Fishing Summary every year.

The part of the schedule on one line for ice fishing waters includes only the geographic Township of Airy for Galeairy Lake. The amendments will add Airy and Nightingale since Galeairy Lake is actually in the two geographic townships.

St. Marys River which was incorrectly added to the section on two lines in open waters (Part 7 of Schedule 4) will be removed and added to two lines in open waters while trolling (Part 8 of Schedule 4).

Dans le RPO 2007, il est requis que les pièges à poisson-appât de quiconque pêche au titre d'un permis de pêche commerciale du poisson-appât, détenteurs d'un permis de pêche commerciale ou d'un permis de pêche commerciale de poisson-appât, soient identifiés avec les nom et adresse du détenteur du permis. Les modifications proposées permettront à ces personnes pêchant le poisson-appât d'identifier les pièges avec leur numéro de licence au lieu de leur nom. Ceci atténuera les problèmes de protection de la vie privée et rendra les exigences imposées conformes à la pratique actuelle des pêcheurs.

#### La rivière Crédit

Une partie de la rivière Crédit avait une restriction d'un hameçon sans ardillon à pointe unique et a été ajouté incorrectement à l'annexe du RPO 2007 répertoriant les hameçons sans ardillon. Pour corriger cela, il est proposé que toute référence à la rivière Crédit soit retirée de la partie 1 de l'annexe 4 et ajoutée au paragraphe 31(2) du Règlement.

#### Modifications aux contingents, limites de taille et limites de possession provinciales pour la pêche à la ligne

Les modifications ajouteront « non-résidents Permis de pêche sportive » à l'intitulé du point 2, colonne 1 de la partie 3 de l'annexe 3. Ces quotas de prises quotidiennes spéciales et les quotas de retenue et de limites de taille devrait s'appliquer tant aux résidents qu'aux non-résidents comme ce fut le cas dans le RPO 1989.

La description des eaux seront adaptées afin de préciser l'emplacement des différentes baies et anses. La rédaction proposée est la même que ce qui était auparavant inclus dans le RPO 1989.

Le lac Couchiching et le lac Simcoe seront répertoriés correctement où ils se trouvent, soit dans la zone 16 et non dans la zone 17.

Les coordonnées géographiques du lac Middle seront corrigées. Il était aussi identifié comme le lac Louise aussi connu comme le lac Middle dans l'annexe. La référence au lac Louise sera supprimée, car le lac est en fait connu comme le lac Middle.

#### Modifications relatives aux engins de pêche

Le titre de l'annexe 4, partie 1 était incorrect et sera changé de « Eaux où un seul hameçon sans ardillon peut être utilisé » à « Eaux où seul un hameçon sans ardillon peut être utilisé ».

Les eaux de la zone 1 étaient destinées à avoir une limitation d'utilisation et la possession où seul un hameçon sans ardillon pouvait être utilisé mais ont été accidentellement répertoriées comme des eaux où un seul hameçon sans ardillon peut être utilisé. Les membres du public ont été consultés sur seul un hameçon sans ardillon et se sont attendus à ce que la réglementation soit faite comme telle. Ceci a également été communiqué au public dans le sommaire de la pêche sportive chaque année.

La partie de l'annexe sur les eaux où une seule ligne peut être utilisée pour la pêche sous glace ne comprend actuellement que le canton géographique d'Airy pour le lac Galeairy. Les modifications consistent à ajouter Airy et Nightingale, puisque le lac Galeairy est en fait dans les deux cantons géographiques.

La rivière St. Marys qui a été incorrectement ajoutée à la section sur eaux où deux lignes peuvent être utilisés en eau libre (partie 7 de l'annexe 4), y sera enlevée et ajoutée aux eaux où deux lignes peuvent être utilisées en eau libre pour la pêche à la traîne (partie 8 de l'annexe 4).

Amendments to the schedule on bait use restriction will move Dwyer Lake to Zone 10 since it was incorrectly added to Zone 11 in the OFR 2007. Janes will be added to Column 3 and the Territorial District of Nipissing to Column 4 to indicate the location of Dwyer Lake in the appropriate columns of the schedule.

#### Amendments to the “sport fishing other than angling” restrictions

Currently, the only legal method of harvest of crayfish is angling. This was an unintended oversight that resulted from removing crayfish from the list of allowed baitfish species. Crayfish are generally collected by hand and the OFR previously allowed for them to be collected as bait using dip nets and baitfish traps. “By hand” is a method regulated under other regulations under the *Fisheries Act*. A new subitem will be added for fishing methods permitted for crayfish in Part 1 of Schedule 6. It will permit up to 36 crayfish to be harvested using a dip net, baitfish trap or by hand.

#### **Consultation**

Consultations on the amendments have not been undertaken given the administrative nature of the changes and their negligible impact on Canadians and the government. These administrative amendments will have no significant impact on the public or businesses connected to fisheries or tourism. The amendments will provide greater certainty for fishers as well as for enforcement and administration of the Regulations.

#### **Implementation, enforcement and service standards**

The administrative nature of these amendments requires no implementation plan. No new enforcement measures or resources are required as a result of these regulatory amendments. Correcting inconsistencies and clarifying intent will support compliance and enforcement efforts which in turn will support the maintenance of healthy, sustainable fisheries. These efforts include promotion and education, monitoring and inspection, and enforcement.

#### **Contact**

Eve Ste-Marie  
Legislative and Regulatory Affairs  
Fisheries and Oceans Canada  
200 Kent Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0E6  
  
Cameron Mack  
Director  
Fish and Wildlife Branch  
Ontario Ministry of Natural Resources  
300 Water Street  
Peterborough, Ontario  
K9J 3C7

Les modifications à l’annexe sur les restrictions relatives à l’utilisation des poissons-appâts vont modifier la zone attribuée au lac Dwyer à la zone 10 puisqu’il avait été ajouté incorrectement à la zone 11 dans le RPO 2007. Janes sera ajouté à la colonne 3 et le district territorial de Nipissing à la colonne 4 pour indiquer l’emplacement géographique du lac Dwyer dans les colonnes appropriés de l’annexe.

#### Modifications aux restrictions relatives aux méthodes de pêche sportive autre qu’à la ligne

Actuellement, la seule méthode légale pour pêcher l’écrevisse est à la ligne. Il s’agissait d’une omission produite par le retrait de l’écrevisse de la liste d’espèces de poissons-appâts permis. Les écrevisses sont généralement pêchées à la main et le RPO permettait antérieurement de les pêcher comme des poissons-appâts à l’aide d’épuisettes et de pièges à poisson-appât. « À la main » constitue un nouvel ajout, toutefois dans la logique des pratiques actuelles et anciennes. Un nouvel alinéa sera ajouté pour les méthodes de pêche autorisées pour les écrevisses dans la partie 1 de l’annexe 6. Elle permettra de pêcher jusqu’à 36 écrevisses à l’aide d’une épuisette, d’un piège à poisson-appât ou à la main.

#### **Consultation**

Des consultations touchant les modifications n’ont pas été entreprises compte tenu de la nature administrative des changements et de leur impact négligeable sur les Canadiens et sur le gouvernement. Ces amendements administratifs n’auront aucun impact significatif sur la population ou sur les entreprises entretenant un lien avec la pêche ou le tourisme. Ces amendements augmenteront la certitude chez les pêcheurs, en plus d’améliorer l’exécution et l’administration des règlements

#### **Mise en œuvre, application et normes de service**

La nature administrative de ces modifications n’exige aucun plan de mise en œuvre. Aucune nouvelle mesure ou ressource d’application n’est exigée à la suite de ces modifications réglementaires. La correction des incohérences et la clarification de l’intention appuieront les efforts de conformité et d’application, lesquels favoriseront le maintien de pêches saines et durables. Ces efforts comprennent la promotion et l’éducation, la surveillance et l’inspection, ainsi que l’application.

#### **Personnes-ressources**

Eve Ste-Marie  
Affaires législatives et réglementaires  
Pêches et Océans Canada  
200, rue Kent  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0E6  
  
Cameron Mack  
Directeur  
Direction de la pêche et de la faune  
Ministère des Richesses naturelles de l’Ontario  
300, rue Water  
Peterborough (Ontario)  
K9J 3C7

Registration  
SOR/2009-329 December 10, 2009

PILOTAGE ACT

## Regulations Amending the Pacific Pilotage Regulations

### RESOLUTION

Whereas the Pacific Pilotage Authority, pursuant to subsection 20(3) of the *Pilotage Act*<sup>a</sup>, published a copy of the proposed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Regulations*, in the annexed form, in the *Canada Gazette*, Part I, on September 12, 2009;

Therefore, the Pacific Pilotage Authority, pursuant to subsection 20(1) of the *Pilotage Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Regulations*.

Vancouver, October 20, 2009

KEVIN OBERMEYER  
*President and Chief Executive Officer*  
*Pacific Pilotage Authority*

P.C. 2009-1983 December 10, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 20(1) of the *Pilotage Act*<sup>a</sup>, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Regulations*, made by the Pacific Pilotage Authority.

## REGULATIONS AMENDING THE PACIFIC PILOTAGE REGULATIONS

### AMENDMENTS

1. (1) The definition “certificate of competency” in section 2 of the *Pacific Pilotage Regulations*<sup>1</sup> is repealed.

(2) The definition “gross tons” in section 2 of the *Regulations* is replaced by the following:

“gross tons” means gross tonnage as defined in section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*; (*tonneaux de jauge brute*)

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

“familiarization trip” means a voyage in a compulsory pilotage area on board a ship during which an applicant for a licence or pilotage certificate observes the licensed pilot assigned to the ship; (*voyage d’entraînement*)

“pleasure craft” has the meaning assigned by section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*; (*embarcation de plaisance*)

Enregistrement  
DORS/2009-329 Le 10 décembre 2009

LOI SUR LE PILOTAGE

## Règlement modifiant le Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique

### RÉSOLUTION

Attendu que, conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage*<sup>a</sup>, l’Administration de pilotage du Pacifique a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 12 septembre 2009, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*, conforme au texte ci-après,

À ces causes, en vertu du paragraphe 20(1) de la *Loi sur le pilotage*<sup>a</sup>, l’Administration de pilotage du Pacifique prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*, ci-après.

Vancouver, le 20 octobre 2009

*Le président et premier dirigeant de*  
*l’Administration de pilotage du Pacifique,*  
KEVIN OBERMEYER

C.P. 2009-1983 Le 10 décembre 2009

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 20(1) de la *Loi sur le pilotage*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*, ci-après, pris par l’Administration de pilotage du Pacifique.

## RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE PILOTAGE DANS LA RÉGION DU PACIFIQUE

### MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « certificat de capacité », à l’article 2 du *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*<sup>1</sup>, est abrogée.

(2) La définition de « tonneaux de jauge brute », à l’article 2 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« tonneaux de jauge brute » S’entend de la jauge brute au sens de l’article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*gross tons*)

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

« embarcation de plaisance » S’entend au sens de l’article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*pleasure craft*)

« voyage d’entraînement » Voyage effectué à bord d’un navire dans une zone de pilotage obligatoire au cours duquel le demandeur d’un brevet ou d’un certificat de pilotage observe le pilote breveté affecté au navire. (*familiarization trip*)

<sup>a</sup> R.S., c. P-14

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1270

<sup>a</sup> L.R., ch. P-14

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1270

**2. Section 4 of the Regulations is replaced by the following:**

**4.** (1) An applicant for a licence or pilotage certificate shall hold a certificate of competency not lower than Master 500 Gross Tonnage, Near Coastal and

(a) have served not less than 700 days of service in the region as master of a ship of 25 gross tons or more in the region, and have completed 10 familiarization trips as an observer in the Familiarization Program prior to the date of application;

(b) have served not less than 365 days of service in the region as master of a ship of 25 gross tons or more, and have completed not less than 547 additional days in the region as a deck officer on a ship of 25 gross tons or more while holding a Watchkeeping Mate certificate of competency, and have completed 15 familiarization trips as an observer in the Familiarization Program prior to the date of application;

(c) have served not less than 1000 days of service in the region as a deck officer on a ship of 25 gross tons or more while holding a Watchkeeping Mate certificate of competency, and have completed not less than 20 familiarization trips as an observer in the Familiarization Program prior to the date of application; or

(d) have served not less than 635 days of service in the region as master or as a deck officer while holding a Watchkeeping Mate certificate of competency and

(i) have served not less than 365 days of service outside the region as master or as a deck officer while holding a Watchkeeping Mate certificate of competency on a ship of 100 gross tons or more, and have completed 30 familiarization trips as an observer in the Familiarization Program prior to the date of application, or

(ii) have served not less than 365 days of service in the region while holding a Fishing Master, Third Class certificate of competency on a ship of 25 gross tons or more, and have completed 30 familiarization trips as an observer in the Familiarization Program prior to the date of application.

(2) A minimum of 100 of the days of service required by subsection (1) must have been served within the 24 months before the date of application.

(3) An applicant for a licence or pilotage certificate for Area 1 must have served a minimum of 250 of the days of service required by subsection (1) in Area 1.

(4) An applicant for a licence for Areas 2 to 5 must have served the days of service required by subsection (1) in at least two of those Areas.

(5) An applicant for a pilotage certificate for Area 2, 3, 4 or 5 must have served at least 250 of the days of service required by subsection (1) in the Area being applied for.

*Familiarization Program*

**4.1** (1) A person may apply to the Authority for entry into the Familiarization Program.

(2) The Authority shall approve familiarization trips if

(a) in the case of 10 familiarization trips or less, the applicant has served at least 50% of the days of service required by any of paragraphs (4)(1)(a) to (d); and

**2. L'article 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**4.** (1) Le demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit être titulaire d'au moins un brevet de capitaine, jauge brute de 500, à proximité du littoral et avoir effectué, selon le cas :

a) au moins 700 jours de service dans la région à titre de capitaine d'un navire de 25 ou plus de tonneaux de jauge brute et 10 voyages d'entraînement à titre d'observateur dans le programme d'entraînement précédant la date de la demande;

b) au moins 365 jours de service dans la région à titre de capitaine d'un navire de 25 ou plus de tonneaux de jauge brute et au moins 547 jours supplémentaires dans la région à titre d'officier de pont à bord d'un navire de 25 ou plus de tonneaux de jauge brute pendant qu'il est titulaire d'un brevet d'officier de pont de quart et 15 voyages d'entraînement à titre d'observateur dans le programme d'entraînement précédant la date de la demande;

c) au moins 1 000 jours de service dans la région à titre d'officier de pont d'un navire de 25 ou plus de tonneaux de jauge brute pendant qu'il est titulaire d'un brevet d'officier de pont de quart et au moins 20 voyages d'entraînement à titre d'observateur dans le programme d'entraînement précédant la date de la demande;

d) au moins 635 jours de service dans la région à titre de capitaine ou d'officier de pont pendant qu'il est titulaire d'un brevet d'officier de pont de quart et, selon le cas :

(i) au moins 365 jours de service à l'extérieur de la région à titre de capitaine ou d'officier de pont pendant qu'il est titulaire d'un brevet d'officier de pont de quart d'un navire de 100 ou plus de tonneaux de jauge brute et 30 voyages d'entraînement à titre d'observateur dans le programme d'entraînement précédant la date de la demande,

(ii) au moins 365 jours de service dans la région pendant qu'il est titulaire d'un brevet de capitaine de bâtiment pêche, troisième classe, d'un navire de 25 ou plus de tonneaux de jauge brute et 30 voyages d'entraînement à titre d'observateur dans le programme d'entraînement précédant la date de la demande.

(2) Au moins 100 des jours de service exigés au paragraphe (1) doivent avoir été effectués au cours des 24 mois précédant la date de la demande.

(3) Le demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage pour la zone 1 doit avoir effectué au moins 250 des jours de services exigés au paragraphe (1) dans cette zone.

(4) Le demandeur d'un brevet pour les zones 2 à 5 doit avoir effectué les jours de service exigés au paragraphe (1) dans au moins deux de ces zones.

(5) Le demandeur d'un certificat de pilotage pour les zones 2, 3, 4 ou 5 doit avoir effectué au moins 250 des jours de service exigés au paragraphe (1) dans la zone pour laquelle il présente une demande.

*Programme d'entraînement*

**4.1** (1) Une personne peut présenter une demande à l'Administration pour être admissible au programme d'entraînement.

(2) L'Administration doit approuver les voyages d'entraînement si, à la fois :

a) le demandeur a effectué au moins 50 % des jours de service exigés à l'un des alinéas 4(1)a) à d), dans le cas de 10 voyages d'entraînement ou moins;

(b) in the case of more than 10 familiarization trips, the applicant has served at least 75% of the days of service required by any of paragraphs 4(1)(b) to (d).

**3. Section 5 of the Regulations is replaced by the following:**

**5.** In addition to the certificates required by subsection 10(4) and section 11 of the *General Pilotage Regulations*, an applicant for or a holder of a licence or a pilotage certificate shall hold a training certificate indicating that they have successfully completed a course approved in accordance with section 114 of the *Marine Personnel Regulations*

- (a) in simulated electronic navigation, level 2; and
- (b) in automatic radar plotting aids.

**4. (1) Subsection 9(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**9.** (1) Every ship over 350 gross tons that is not a pleasure craft and every pleasure craft over 500 gross tons is subject to compulsory pilotage.

**(2) Subsection 9(3) of the Regulations is replaced by the following:**

- (3) Subsection (1) does not apply in respect of
  - (a) a government vessel as defined in section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*;
  - (b) a ferry; or
  - (c) a United States government ship under 10 000 gross tons.

**5. (1) Paragraph 10(3)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) hold certificates of competency of the proper class and category of voyage for the ship that are required by Part 2 of the *Marine Personnel Regulations*;

**(2) Subsections 10(4) to (6) of the Regulations are replaced by the following:**

(4) The Authority may waive compulsory pilotage in respect of a ship under 10 000 gross tons travelling in the portion of Area 1 below the New Westminster railway bridge if all persons in charge of the deck watch meet the conditions set out in subsection (3) and have completed five return voyages through that portion of Area 1 within the 24 months before the application

- (a) with a licensed pilot; or
- (b) with a person in charge of the deck watch who has completed five return voyages through that portion of Area 1 with a licensed pilot, if the Authority is given prior notice of each voyage.

(5) The Authority may waive compulsory pilotage in respect of a ship under 10 000 gross tons travelling in the portion of Area 1 above the New Westminster railway bridge if all persons in charge of the deck watch meet the conditions set out in subsection (3) and have completed 10 return voyages through that portion of Area 1 within the 24 months before the application

- (a) with a licensed pilot; or
- (b) with a person in charge of the deck watch who has completed 10 return voyages through that portion of Area 1 with a

b) le demandeur a effectué au moins 75 % des jours de service exigés à l'un des alinéas 4(1)(b) à d), dans le cas de plus de 10 voyages d'entraînement.

**3. L'article 5 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**5.** En plus des certificats et des brevets exigés au paragraphe 10(4) et l'article 11 du *Règlement général sur le pilotage*, le demandeur ou le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit être titulaire d'un certificat de cours de formation attestant qu'il a suivi avec succès un cours approuvé conformément à l'article 114 du *Règlement sur le personnel maritime* portant sur les aspects suivants :

- a) la navigation électronique simulée, niveau 2;
- b) les aides au pointage de radar automatiques.

**4. (1) Le paragraphe 9(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**9.** (1) Tout navire de plus de 350 tonnes de jauge brute qui n'est pas une embarcation de plaisance et toute embarcation de plaisance de plus de 500 tonnes de jauge brute sont assujettis au pilotage obligatoire.

**(2) Le paragraphe 9(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- (3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des navires suivants :
  - a) les bâtiments d'État au sens de l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*;
  - b) les traversiers;
  - c) les navires de moins de 10 000 tonnes de jauge brute qui appartiennent au gouvernement des États-Unis.

**5. (1) L'alinéa 10(3)(a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) elles sont titulaires d'un brevet exigé à la partie 2 du *Règlement sur le personnel maritime* de la classe et de la catégorie de voyage appropriées pour le navire;

**(2) Les paragraphes 10(4) à (6) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(4) L'Administration peut accorder une dispense de pilotage obligatoire à l'égard d'un navire de moins de 10 000 tonnes de jauge brute qui se déplace dans la partie de la zone 1 en aval du pont ferroviaire de New Westminster si les personnes responsables du quart à la passerelle satisfont aux conditions prévues au paragraphe (3) et ont effectué cinq voyages aller-retour en passant par cette partie de la zone 1 au cours des 24 mois précédant la demande en compagnie, selon le cas :

- a) d'un pilote breveté;
- b) de la personne responsable du quart à la passerelle qui a effectué cinq voyages aller-retour en passant par cette partie de la zone 1 avec un pilote breveté, lorsque l'Administration reçoit un avis précédant chacun des voyages.

(5) L'Administration peut accorder une dispense de pilotage obligatoire à l'égard d'un navire de moins de 10 000 tonnes de jauge brute qui se déplace dans la partie de la zone 1 en amont du pont ferroviaire de New Westminster si les personnes responsables du quart à la passerelle satisfont aux conditions prévues au paragraphe (3) et ont effectué 10 voyages aller-retour en passant par cette partie de la zone 1 au cours des 24 mois précédant la demande en compagnie, selon le cas :

- a) d'un pilote breveté;

licensed pilot, if the Authority is given prior notice of each voyage.

(6) The Authority may waive compulsory pilotage in respect of a ship under 10 000 gross tons carrying dangerous goods and travelling in the Second Narrows Movement Restriction Area if all persons in charge of the deck watch meet the conditions set out in subsection (3) and have completed six return voyages through that Area, one of which was completed within the 24 months before the application

- (a) with a licensed pilot; or
- (b) with a person in charge of the deck watch who has completed six return voyages through that Area with a licensed pilot, if the Authority is given prior notice of each voyage.

**6. Paragraph 11(d) of the Regulations is replaced by the following:**

- (d) off Pine Island, near Port Hardy;

**7. Subsection 12(1) of the French version of the Regulations is renumbered as section 12.**

**8. Paragraph 13(c) of the Regulations is replaced by the following:**

- (c) any other information about the ship that affects its speed, manoeuvrability or the safety of navigation.

**9. Subsections 17(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:**

(2) A licence issued by the Authority shall have an endorsement on it that states what class of licence it is as well as the compulsory pilotage areas in which the holder may pilot.

(3) The holder of a Class II licence is entitled to receive a Class I licence after having served satisfactorily as the holder of a Class II licence for a period of one year.

**10. Section 23 of the Regulations is renumbered as subsection 23(1) and is amended by adding the following:**

(2) A candidate has a maximum of six attempts at the examination referred to in subsection (1).

**11. Subsection 24(2) of the Regulations is replaced by the following:**

- (2) The fees payable for the examination are the following:
  - (a) \$150 for the written portion; and
  - (b) \$100 for the oral portion.

**12. Subsection 27(1) of the Regulations is replaced by the following:**

- 27.** (1) An apprentice pilot shall
- (a) to qualify for a licence for Area 1, serve as an apprentice for a period of not less than three months in that Area and complete during that period not less than 50 assignments in the Area with a licensed pilot; or
  - (b) to qualify for a licence for Areas 2 to 5,
    - (i) serve as an apprentice for a period of not less than six months and not more than 24 months in those Areas, and

b) de la personne responsable du quart à la passerelle qui a effectué 10 voyages aller-retour en passant par cette partie de la zone 1 avec un pilote breveté, lorsque l'Administration reçoit un avis précédant chacun des voyages.

(6) L'Administration peut accorder une dispense de pilotage obligatoire à l'égard d'un navire de moins de 10 000 tonneaux de jauge brute qui transporte des marchandises dangereuses et qui se déplace dans le périmètre de déplacement restreint de Second Narrows si les personnes responsables du quart à la passerelle satisfont aux conditions prévues au paragraphe (3) et ont effectué six voyages aller-retour en passant par le périmètre au cours des 24 mois précédant la demande en compagnie, selon le cas :

- a) d'un pilote breveté;
- b) de la personne responsable du quart à la passerelle qui a effectué six voyages aller-retour en passant par ce périmètre avec un pilote breveté, lorsque l'Administration reçoit un avis précédant chacun des voyages.

**6. L'alinéa 11d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- d) au large de l'île Pine, près de Port Hardy;

**7. Le paragraphe 12(1) de la version française du même règlement devient l'article 12.**

**8. L'alinéa 13c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- c) tout autre renseignement au sujet du navire ayant une incidence sur sa vitesse, sa manoeuvrabilité ou la sécurité de la navigation.

**9. Les paragraphes 17(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(2) Un brevet attribué par l'Administration porte une inscription précisant sa classe ainsi que les zones de pilotage obligatoires dans lesquelles le titulaire peut piloter.

(3) Le titulaire d'un brevet de classe II est habilité à recevoir un brevet de classe I après avoir effectué de façon satisfaisante une année de service à titre de titulaire d'un brevet de classe II.

**10. L'article 23 du même règlement devient le paragraphe 23(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :**

(2) Un candidat peut se présenter au plus six fois aux examens visés au paragraphe (1).

**11. Le paragraphe 24(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- (2) Les droits d'examen à payer correspondent aux éléments suivants :
  - a) 150 \$ pour la partie écrite;
  - b) 100 \$ pour la partie orale.

**12. Le paragraphe 27(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- 27.** (1) Un apprenti pilote doit, selon le cas :
- a) pour avoir droit à un brevet pour la zone 1, avoir accompli comme apprenti dans cette zone au moins 50 affectations avec un pilote breveté pendant au moins trois mois;
  - b) pour avoir droit à un brevet pour les zones 2 à 5, avoir, à la fois :
    - (i) servi à titre d'apprenti dans ces zones durant au moins six mois et au plus 24 mois,

(ii) during the period served as required by subparagraph (i), complete not less than 90 assignments with a licensed pilot.

(ii) accompli au moins 90 affectations avec un pilote breveté durant la période de service exigée au sous-alinéa (i).

### COMING INTO FORCE

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

### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### **Issue and objectives**

These amendments to the *Pacific Pilotage Regulations* (the Regulations) are the result of comments by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJC), the changing marine environment with respect to the available pool of qualified candidates and requests from the shipping community to address their needs, issues and concerns.

The primary objective is to ensure that these Regulations meet the Pacific Pilotage Authority's (the Authority) mandate of providing a safe and efficient marine pilotage service on the Pacific Coast of Canada.

#### **Description and rationale**

The Authority is a financially autonomous Crown corporation whose role is to establish, operate, maintain and administer in the interests of navigation safety an efficient and economical pilotage service within all waters of British Columbia, including the Fraser River. Section 20 of the *Pilotage Act* (the Act) enables the Authority to make regulations with the approval of the Governor in Council for the attainment of its objectives.

The amendments to section 2 add definitions for "familiarization trip" and "pleasure craft" and also repeal "certificate of competency" and replace "gross tons". These amendments bring the Regulations into line with recent legislative and regulatory reform brought about by the *Canada Shipping Act, 2001* and the *Marine Personnel Regulations*.

Section 4, "Experience at Sea Qualification", needs to be amended to reflect the *Marine Personnel Regulations* which came into force on July 1, 2007, as well as the need that when candidates make an application for a pilotage certificate, they have sufficient sea time in the area to qualify. At present, the Regulations read such that an applicant for a pilotage certificate may never have served in the area being applied for. In addition, in order to increase the pool of candidates, two new sections have been added accepting 365 days of the required sea-time out of the region or 365 days of the required sea-time while holding a Fishing Master, Third Class certificate of competency. Previously, there was no acceptance of sea-time earned out of the region or of sea-time earned while holding a Fishing Masters certificate of competency. With the additional familiarization trips required, there will be no reduction in the quality of the candidates applying for a licence.

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### **Question et objectifs**

Ces modifications apportées au *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique* (le Règlement) font suite, en partie, aux commentaires du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (le CMP), à l'évolution du secteur maritime en ce qui concerne le bassin de candidats qualifiés disponibles, et aux demandes formulées par l'industrie du transport maritime pour que ses besoins, ses problèmes et ses préoccupations soient résolus.

L'objectif premier est de s'assurer que le Règlement répond au mandat de l'Administration de pilotage du Pacifique (l'Administration) de fournir des services de pilotage dans des conditions de sécurité et d'efficacité le long de la côte canadienne du Pacifique.

#### **Description et justification**

L'Administration est une société d'État financièrement autonome dont le rôle consiste à établir, exploiter, maintenir et administrer, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, un service de pilotage économique et efficace dans toutes les eaux de la Colombie-Britannique, y compris le fleuve Fraser. L'article 20 de la *Loi sur le pilotage* (la Loi) habilite l'Administration à prendre des règlements avec l'approbation du gouverneur en conseil dans le but d'atteindre ses objectifs.

Les modifications à l'article 2 prévoient l'ajout des définitions d'« embarcation de plaisance » et de « voyage d'entraînement » et aussi abrogent « certificat de capacité » et remplacent « tonneaux de jauge brute ». Ces modifications s'harmonisent avec la réforme récente de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et du *Règlement sur le personnel maritime*.

L'article 4, « Service en mer », devait être modifié de manière à tenir compte des changements apportés par le *Règlement sur le personnel maritime* qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2007, et du besoin que les demandeurs d'un brevet ou d'un certificat de pilotage peuvent accumuler suffisamment d'années de service dans la région visée pour être admissibles. La version actuelle du Règlement prévoit qu'un candidat au brevet ou au certificat peut n'avoir jamais effectué un service dans la région visée dans sa demande. Notons également que, pour accroître le bassin des candidats, deux nouveaux alinéas ont été ajoutés en vue d'accepter 365 jours de service réglementaire ailleurs que dans la région visée ou 365 jours de service réglementaire effectué par le titulaire d'un brevet de capitaine de bâtiment de pêche, troisième classe. Auparavant, aucun service effectué ailleurs que dans la région ou par le titulaire d'un brevet de capitaine de bâtiment de pêche n'était accepté. Grâce aux voyages d'entraînement supplémentaires exigés, la qualité des candidats au brevet sera assurée.



The amendment to section 4.1, “Familiarization Program”, is in response to a point raised by the SJC and clarifies that the program gives prospective pilotage candidates the opportunity to accompany a licensed pilot on board a ship on a voyage in a compulsory pilotage area as an observer.

The amendments to section 5, “Certificates”, is as a direct result of comments by the SJC indicating that unless the Authority maintained a list of marine training facilities, part of this section should be repealed. The Authority discontinued this practice a number of years ago, as it was determined that this was a Transport Canada responsibility and not that of a pilotage authority.

The amendment to section 9, “Ships Subject to Compulsory Pilotage”, came about as a result of problems caused by differences between the Regulations and those of our United States neighbours to the south and the north, which only require pilots for pleasure craft of 500 gross tons or more. In addition, the U.S. Coast Guard has requested that their vessels transiting between the State of Washington and Alaska be included in the exemptions. They presently have to apply for a waiver each time they transit. These vessels have been operating under waivers for the last five years and, as there has not been a single incident, the Authority is confident that the move from 350 to 500 gross tons will not negatively impact navigational safety on the West Coast.

The amendments to section 10, “Waiver of Compulsory Pilotage”, are an industry request to address the issue of qualified personnel that exempt a ship from compulsory pilotage if they are in charge of the deck watch. These ships have to nevertheless take on a pilot for completion of the required transits when a new watchkeeping officer joins the ship. There should be no safety concerns for such personnel doing the training trips for the new watchkeeping officer joining the ship as the Authority intends to send a representative to board these vessels on an ad hoc basis to confirm that the officer being trained is indeed on board and on the bridge.

The amendment to section 11, “Pilot Boarding Stations”, reflects the needs of the marine industry by requesting that Pine Island Station operation be extended year-round from the present May 1 to October 1 seasonal establishment. A full Pilotage Risk Management Methodology (PRMM) review was conducted prior to agreeing to extend the present summer-only station to a year-round station. The review’s findings support the extension.

The amendment to section 13, “Required Information in Notice”, is a result of comments from the SJC. Paragraph 13(c) of the proposal introduces an objective description of the information that may be required by the Authority.

The amendments to section 17, “Licences”, are to update the Regulations to reflect the actual wording contained on licences being issued and describes the process to obtain a licence of a higher class.

The amendment to section 23 is to limit candidates to a maximum of six attempts at the exam.

The amendment to section 24 is in response to points raised by the SJC to make it clear that the fee for the written portion of the exam is \$150 and the fee for the oral portion is \$100.

L’article 4.1, « programme d’entraînement », est en réponse à un commentaire soulevé par le CMP et clarifie que le programme offre aux candidats potentiels de pilotage la possibilité d’accompagner un pilote breveté à bord d’un bâtiment pour un voyage dans la zone de pilotage obligatoire en tant qu’observateur.

Les modifications à l’article 5, « Certificates », découlent directement des commentaires du CMP, selon lesquels cette partie du Règlement devrait être supprimée à moins que l’Administration tienne à jour une liste des centres de formation maritime. L’Administration a cessé cette pratique il y a quelques années, car il a été déterminé que cette responsabilité relevait de Transports Canada, et non d’une administration de pilotage.

La modification à l’article 9, « Navires assujettis au pilotage obligatoire », vise à résoudre des différences problématiques entre le Règlement et ceux de nos voisins américains au sud et au nord, qui exigent un pilote uniquement à bord des embarcations de plaisance d’une jauge brute de 500 tonnes ou plus. De plus, la Garde côtière américaine a demandé que leurs bâtiments en transit entre l’État de Washington et l’Alaska puissent bénéficier d’une dispense. Actuellement, les utilisateurs de ces bâtiments doivent demander une dispense chaque fois qu’ils effectuent ce voyage de transit. Ils demandent des dispenses depuis cinq ans et, vu qu’ils n’ont été en cause dans aucun incident, l’Administration est convaincue que relever le seuil de réglementation relatif à la jauge brute de 350 tonnes à 500 ou plus n’aura aucune incidence négative sur la sécurité de la navigation sur la côte Ouest.

Les modifications à l’article 10, « Dispense de pilotage obligatoire », répondent à une demande faite par l’industrie en vue de résoudre les situations dans lesquelles des marins qualifiés titulaires d’une dispense de pilotage obligatoire doivent quand même être accompagnés d’un pilote jusqu’à l’achèvement de leur voyage de transit quand un nouvel officier de quart se joint à l’équipage du bâtiment. Le fait qu’un bâtiment ait une dispense et que celui-ci effectue un voyage pour donner une formation à un demandeur de dispense ne devrait pas être une cause de préoccupation sur le plan de la sécurité, d’autant plus que l’Administration a également l’intention de placer un représentant à bord d’une manière ponctuelle pour vérifier si le demandeur d’une dispense est vraiment à bord et sur la passerelle.

La modification à l’article 11, « Stations d’embarquement de pilotes », répond à des besoins de l’industrie maritime, qui demande que la station de l’île Pine soit utilisée toute l’année et non plus simplement du 1<sup>er</sup> mai au 1<sup>er</sup> octobre. Un examen approfondi a été effectué à l’aide de la Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP) préalablement à l’approbation de cette demande. Les conclusions de l’examen vont dans le sens de l’utilisation à longueur d’année.

La modification à l’article 13, « Renseignements exigés dans l’avis », répond aux commentaires du CMP. L’alinéa 13c) du projet précise une norme objective quant au type de renseignements que l’Administration requiert.

Les modifications apportées à l’article 17 « Brevets », visent à mettre le Règlement à jour par souci de fidélité au libellé exact du brevet délivré et décrivent le processus afin d’obtenir un brevet de classe supérieure.

La modification à l’article 23 limite un candidat à au plus 6 essais à l’examen.

La modification à l’article 24 est en réponse à un commentaire soulevé par le CMP pour expliquer que le droit d’examen à payer pour la partie écrite est 150 \$ et le droit à payer pour la partie orale est 100 \$.

The amendment to section 27, “Duration of Apprenticeship”, reflects an increase in the duration of an apprenticeship from 12 to 24 months as well as an increase in assignments required. This reflects the changing nature of the business and the reduction in the pool of qualified candidates applying for a pilot’s licence, which necessitates an increased apprenticeship.

For all of the amendments, retention of the status quo is not an acceptable alternative and was rejected as an option due largely to comments received from stakeholders and the SJC. A comprehensive revision was the only practical alternative in order to ensure that the Regulations were brought into line with recent legislative and regulatory reform of the *Canada Shipping Act, 2001* and the *Marine Personnel Regulations*, as well as to identify and address stakeholder concerns where possible.

The majority of these changes do not have any costs associated with them and there will be no additional cost to the industry as a result of these changes. There will, however, be increased benefits to industry. Pleasure craft weighing less than 500 gross tons no longer require a pilot due to the increase in the minimum tonnage of vessels requiring compulsory pilotage from 350 gross tons to 500 gross tons. In addition, the extension of the Pine Island Pilot Station operations will ensure an enhanced service to the marine community operating in that area and result in possible cost savings of approximately \$3,000 per assignment, which translates into saving of \$108,000 per annum based on the expected three freighters per month.

These amendments do not have any impact on the environment. The extension from seasonal to year-round operation of the Pine Island Station was reviewed using the PRMM and mitigations measures will be put in place to ensure that there is no increased risk. The single biggest risk was the arrival of a deep-sea vessel in adverse weather conditions. In such conditions, Davey Rock would be covered and the buoy invisible. The PRMM review recommendation is to place RACONS (Radar responders identified by a Morse code identifier on the radar) on both Pine Island and Davey Rock as a mitigation measure. This will ensure that any vessel arriving to pick up a pilot will clearly identify where it was in relation to the navigational dangers.

### Strategic environmental analysis

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals* of 1999 and the Transport Canada Policy statement on strategic environmental assessment, a strategic environmental assessment of these amendments was conducted, in the form of a preliminary scan. The assessment revealed that the amendments are not likely to have important environmental effects.

### Consultation

Consultation with the various stakeholders began in November 2007. A meeting was held with the Chamber of Shipping of British Columbia (CSBC), which represents the shipping community on the West Coast of British Columbia; the BC Coast Pilots Limited and the Fraser River Pilots Association, with information passed on to other stakeholders such as ports authorities and the

Les modifications apportées à l’article 27, « Durée de l’apprentissage », expriment l’augmentation de 12 à 24 mois de la période d’apprentissage ainsi que l’augmentation des affectations exigées. Ce changement répond à la nature changeante de ce milieu professionnel ainsi qu’à la diminution du bassin de candidats qualifiés, une situation qui contraint à accroître l’apprentissage des nouveaux candidats à obtenir des qualifications supérieures afin d’assurer la stabilité du bassin de candidats.

Dans tous les cas, le maintien du statu quo n’est pas une solution acceptable et a été rejeté en grande partie en raison des commentaires des intervenants et du CMP. Une révision complète était la seule solution viable étant donné la nécessité de veiller à ce que le Règlement s’harmonise avec la réforme récente de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et du *Règlement sur le personnel maritime*, d’identifier les préoccupations des intervenants et de dissiper ces préoccupations dans la mesure du possible.

La plupart des modifications n’entraînent aucun coût et l’industrie ne subira pas d’autres coûts en raison des changements, mais elle en retirera des avantages supplémentaires. Les embarcations de plaisance ayant une jauge brute de moins de 500 tonneaux ne requièrent plus de pilote, parce que le seuil de réglementation passe d’une jauge brute de 350 tonneaux à 500 tonneaux et plus. De plus, la prolongation de la période opérationnelle de la station de pilotes de l’île Pine permettra d’améliorer le service aux intervenants du transport maritime qui naviguent dans cette zone et engendrera des réductions de coûts d’environ 3 000 \$ par affectation. Cette réduction de coûts correspondra à des économies annuelles de 108 000 \$ dans le cas de trois mouvements de navires de charge par mois.

Les changements n’ont aucune incidence sur l’environnement. La prolongation de la période d’activité de la station de l’île Pine, de saisonnière à annuelle, a été examinée à l’aide de la MGRP; des mesures d’atténuation seront prises afin que les risques n’augmentent pas. Le seul grand risque discerné met en cause l’arrivée d’un bâtiment de haute mer par intempéries. Dans ces conditions, le rocher Davey serait balayé par les vagues et sa bouée ne serait pas visible. Pour atténuer ce risque, il a été recommandé — à l’aide de la MGRP — de placer une balise radar RACON (répondeur radar dont les données d’identification transmises en code Morse s’affichent sur le radar de bord) sur l’île Pine et sur le rocher Davey. De cette manière, un bâtiment qui se présenterait pour embarquer un pilote déterminerait clairement sa position par rapport aux dangers pour la navigation.

### Analyse environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l’évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* de 1999, et à l’Énoncé de politique de Transports Canada sur l’évaluation environnementale stratégique, une évaluation environnementale stratégique a été effectuée sous forme d’analyse préliminaire. Cette évaluation a permis de conclure que les modifications n’auront vraisemblablement pas d’incidences importantes sur l’environnement.

### Consultation

Les consultations avec les divers intervenants ont commencé en novembre 2007. Une réunion a eu lieu avec les représentants de la Chamber of Shipping British Columbia (CSBC), qui représente le milieu du transport maritime de la côte Ouest de la Colombie-Britannique; de la BC Coast Pilots Limited et de l’Association des pilotes du fleuve Fraser. Des renseignements

Council of Marine Carriers. On October 1, 2007, copies of the draft discussion paper regarding the changes to the Regulations were sent to all stakeholders, including the CSBC and the pilots. November 1, 2007, was the closing date for all comments. The CSBC had no issues other than requesting that the Pine Island Station operate year-round and did not see the need to have a meeting other than the normal monthly Navigational Services Meeting. On November 30, 2007, consultations took place between BC Coast Pilots Limited, Fraser River Pilots and the Authority, with comments presented on the changes. At this meeting, it was agreed that a PRMM review will be conducted for the extension of Pine Island Station operations, in order to ensure that opening the station year-round rather than keeping the present "summer only" operation will not reduce the present level of safety. This process was completed on May 16, 2008, and the recommendations were presented to the Authority Board on May 29, 2008.

These amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 12, 2009, and no comments nor notices of objection were received.

#### **Implementation, enforcement and service standards**

Compliance with the Regulations would be monitored and overseen by the Authority in co-operation with the Coast Guard Vessel Traffic Services, Transport Canada Ship Safety Officers, the BC Coast Pilots Limited and the agents representing the vessels calling at west coast ports.

Section 47 of the Act provides that, except where an authority waives compulsory pilotage, the owner, master or the person in charge of a ship subject to compulsory pilotage that proceeds through a compulsory pilotage area not under a conduct of a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate is guilty of an offence.

Section 48 of the Act stipulates that every person who fails to comply with the Act or the Regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

#### **Contact**

Mr. Kevin Obermeyer  
President and Chief Executive Officer  
Pacific Pilotage Authority  
1130 West Pender Street, Suite 1000  
Vancouver, British Columbia  
V6E 4A4  
Telephone: 604-666-6771  
Fax: 604-666-1647  
Email: oberkev@ppa.gc.ca

ont été communiqués à d'autres intervenants tels que des administrations portuaires et le Council of Marine Carriers. Le 1<sup>er</sup> octobre 2007, l'ébauche du document de travail concernant les modifications apportées au Règlement ont été envoyées à tous les intervenants, y compris la CSBC et les pilotes. Tous les commentaires devaient être reçus avant le 1<sup>er</sup> novembre 2007. La CSBC n'avait pas d'autre préoccupation que celle de demander que la station de l'île Pine soit opérationnelle toute l'année et elle ne croyait pas qu'il était nécessaire d'organiser d'autres réunions en plus des réunions mensuelles habituelles des Services à la navigation. Le 30 novembre 2007, des consultations ont eu lieu auprès de la BC Coast Pilots Limited, de l'Association des pilotes du fleuve Fraser et de l'Administration; des commentaires ont été exprimés au sujet des changements. Au cours de cette réunion, il a été convenu qu'un examen sous la MGRP serait effectué dans le but d'assurer un niveau de sécurité stable à la station de l'île Pine, bien qu'elle soit opérationnelle toute l'année. Ce processus s'est terminé le 16 mai 2008 et les recommandations ont été présentées au conseil de direction de l'Administration le 29 mai 2008.

Ces modifications ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 12 septembre 2009 et aucune observation ni avis d'opposition n'ont été reçus.

#### **Mise en œuvre, application et normes de service**

La conformité au règlement est contrôlée et surveillée par l'Administration, en collaboration avec les Services du trafic maritime de la Garde côtière, les bureaux de la Sécurité des navires de Transports Canada, la BC Coast Pilots Limited et les agents représentant les bâtiments qui font escale aux ports de la côte Ouest.

L'article 47 de la Loi prévoit que, sauf si une Administration le dispense du pilotage obligatoire, lorsqu'un navire assujéti au pilotage obligatoire poursuit sa route dans une zone de pilotage obligatoire sans être sous la conduite d'un pilote breveté ou du titulaire d'un certificat de pilotage, le propriétaire du navire, son capitaine ou la personne qui en est responsable commet une infraction.

L'article 48 de la Loi précise que quiconque contrevient ou ne se conforme pas à la Loi ou à ses règlements, commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 5 000 \$.

#### **Personne-ressource**

M. Kevin Obermeyer  
Premier dirigeant  
Administration de pilotage du Pacifique  
1130, rue Pender Ouest, Pièce 1000  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6E 4A4  
Téléphone : 604-666-6771  
Télécopieur : 604-666-1647  
Courriel : oberkev@ppa.gc.ca

Registration  
SOR/2009-330 December 10, 2009

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

**Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (standards 106, 108, 114, 122 and 217)**

P.C. 2009-1984 December 10, 2009

Whereas the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (standards 106, 108, 114, 122 and 217)* make no substantive change to existing regulations and are therefore, by virtue of subsection 11(4) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, not required to be published under subsection 11(3) of that Act;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (standards 106, 108, 114, 122 and 217)*.

**REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (STANDARDS 106, 108, 114, 122 AND 217)**

**AMENDMENTS**

**1. Subsection 106(1) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**106.** (1) Every brake hose, brake hose assembly and brake hose end fitting with which a passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck, bus, three-wheeled vehicle, motorcycle, trailer, and trailer converter dolly are equipped shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 106, Brake Hoses* (TSD 106), as amended from time to time.

**2. Section 108 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

**108.** (1) Every passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck, bus, motorcycle and trailer shall be equipped with the lamps, retroreflective devices and associated equipment required by *Technical Standards Document No. 108, Lamps, Reflective Devices and Associated Equipment* (TSD 108), as amended from time to time.

(1.1) Every three-wheeled vehicle shall be equipped with the lamps, retroreflective devices and associated equipment required by TSD 108 for passenger cars.

Enregistrement  
DORS/2009-330 Le 10 décembre 2009

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

**Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 106, 108, 114, 122 et 217)**

C.P. 2009-1984 Le 10 décembre 2009

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 106, 108, 114, 122 et 217)* n'apporte pas de modifications de fond notables à la réglementation en vigueur et qu'il est par conséquent exempté, en vertu du paragraphe 11(4) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, de l'obligation de publication prévue au paragraphe 11(3) de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 106, 108, 114, 122 et 217)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (NORMES 106, 108, 114, 122 ET 217)**

**MODIFICATIONS**

**1. Le paragraphe 106(1) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**106.** (1) Les boyaux de frein, les ensembles de boyau de frein et les raccords d'extrémité de boyau de frein dont sont équipés les voitures de tourisme, les véhicules de tourisme à usages multiples, les camions, les autobus, les véhicules à trois roues, les motocyclettes, les remorques et les chariots de conversion doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 106 — Boyaux de frein* (DNT 106), avec ses modifications successives.

**2. L'article 108 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**108.** (1) Les voitures de tourisme, les véhicules de tourisme à usages multiples, les camions, les autobus, les motocyclettes et les remorques doivent être munis des feux, des dispositifs rétro-réfléchissants et des pièces d'équipement complémentaires qui sont exigés par le *Document de normes techniques n° 108 — Feux, dispositifs réfléchissants et pièces d'équipement complémentaires* (DNT 108), avec ses modifications successives.

(1.1) Les véhicules à trois roues doivent être munis des feux, des dispositifs rétro-réfléchissants et des pièces d'équipement complémentaires qui sont exigés par le DNT 108 pour les voitures de tourisme.

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 16

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1038

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 16

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038

(2) Every restricted-use motorcycle shall be equipped with the reflex reflectors required for motorcycles by S5.1.1 of TSD 108.

(3) Lamps, retroreflective devices and associated equipment required by this section shall be designed, installed and visible in accordance with the requirements of TSD 108, except Figures 11 to 14, 16, 18, 21 and 22.

(4) Lamps, retroreflective devices and associated equipment on a vehicle may conform to the applicable SAE standards and recommended practices contained in the 1994 *SAE Handbook* instead of the applicable SAE standards and recommended practices referred to in this section or TSD 108.

(5) All the information regarding every type of bulb and every type of sealed beam lamp used in lighting equipment required by this section shall be

- (a) specified for the type of bulb or sealed beam lamp in
  - (i) a standard or recommended practice issued by the SAE,
  - (ii) a regulation issued by the ECE, or
  - (iii) a standard issued by the International Electrotechnical Commission (IEC); or
- (b) provided by the vehicle manufacturer to the Minister, at the Minister's request.

(6) Wherever the word "filament" appears in this section, TSD 108 or an SAE standard or recommended practice, it may be read as "arc" if the requirement applies to a lamp in which light is produced by a gaseous discharge tube, or as "light-emitting diode junction" if the requirement applies to a lamp in which light is produced by a light-emitting diode.

(7) For the purposes of this section, the expression "motor driven cycle" used in TSD 108 means "limited-speed motorcycle".

TECHNICAL STANDARDS DOCUMENT NO. 108

*Required Motor Vehicle Lighting  
Equipment — S5.1 of TSD 108*

(8) Despite S5.1.1 of TSD 108, lamps and retroreflective devices that are contained within the same physical assembly as a headlamp and conform to the requirements of S7.4(h) of TSD 108 in respect of resistance to corrosion, dust and humidity are not required to be subjected to the corrosion, dust and moisture tests required by any of the SAE standards or recommended practices listed in Tables I and III of TSD 108.

(9) [Reserved]

(10) If reflective material referred to in S5.1.1.4 of TSD 108 is applied to a non-vertical surface, the entrance angle used to demonstrate that the material conforms to the performance standards prescribed by that section shall be the sum of the entrance angle specified in Table 1 or Table 1A of SAE Standard J594f, *Reflex Reflectors* (January 1977), and the angle, measured on the horizontal centreline of the material, by which the material deviates from the vertical.

(2) Les motocyclettes à usage restreint doivent être munies des cataphotes exigés pour les motocyclettes aux termes de la disposition S5.1.1 du DNT 108.

(3) Les feux, les dispositifs rétro réfléchissants et les pièces d'équipement complémentaires qui sont exigés par le présent article doivent être conçus, installés et visibles conformément aux exigences du DNT 108, à l'exception des figures 11 à 14, 16, 18, 21 et 22.

(4) Les feux, les dispositifs rétro réfléchissants et les pièces d'équipement complémentaires d'un véhicule peuvent être conformes aux normes et pratiques recommandées applicables de la SAE contenues dans le *SAE Handbook* de 1994 plutôt qu'aux normes et pratiques recommandées applicables de la SAE qui sont mentionnées dans le présent article ou le DNT 108.

(5) Les renseignements relatifs à tout type d'ampoule et de bloc optique scellé utilisé pour le fonctionnement d'un système d'éclairage exigé par le présent article doivent :

- a) soit être spécifiés pour ce type d'ampoule ou de bloc optique scellé dans l'un des textes suivants :
  - (i) une norme ou une pratique recommandée de la SAE,
  - (ii) un règlement de la CEE,
  - (iii) une norme de la Commission électrotechnique internationale (CED);
- b) soit être communiqués par le fabricant du véhicule au ministre, à la demande de celui-ci.

(6) Le terme « filament » qui figure dans le présent article, le DNT 108 ou une norme ou pratique recommandée de la SAE vaut mention de « arc » lorsque l'exigence s'applique à un feu dans lequel la lumière est produite par un tube à décharge dans un gaz ou de « jonction de diode électroluminescente » lorsque l'exigence s'applique à un feu dans lequel la lumière est produite par une diode électroluminescente.

(7) Pour l'application du présent article, le terme « vélomoteur » utilisé dans le DNT 108 vaut mention de « motocyclette à vitesse limitée ».

DOCUMENT DE NORMES TECHNIQUES N° 108

*Dispositifs d'éclairage obligatoires —  
Disposition S5.1 du DNT 108*

(8) Malgré la disposition S5.1.1 du DNT 108, les feux et les dispositifs rétro réfléchissants qui font partie du même montage physique qu'un projecteur et respectent les exigences de la disposition S7.4(h) du DNT 108 en ce qui concerne la résistance à la corrosion, à la poussière et à l'humidité n'ont pas à être soumis aux essais de corrosion, d'exposition à la poussière et de teneur en eau exigés par les normes ou pratiques recommandées qui sont énumérées aux tableaux I et III du DNT 108.

(9) [Réservé]

(10) Lorsqu'un matériau réfléchissant visé à la disposition S5.1.1.4 du DNT 108 est installé sur une surface non verticale, l'angle d'éclairage utilisé pour démontrer la conformité du matériau avec les normes d'efficacité prévues à cette disposition doit être égal à la somme de l'angle d'éclairage spécifié aux tableaux 1 ou 1A de la norme J594f de la SAE, intitulée *Reflex Reflectors* (janvier 1977), et de l'angle, mesuré sur l'axe horizontal du matériau, entre la verticale et le matériau.

(11) S5.1.1.12 and S5.1.1.21 of TSD 108 do not apply.

(12) Despite S5.1.1 and S7.9 of TSD 108, every headlamp assembly on a motorcycle shall conform to S7.8.2, S7.8.2.2, S7.8.3, S7.8.4 and S7.8.5.1(c) of TSD 108.

(13) Every school bus shall be equipped with a flasher that conforms to SAE Recommended Practice J1054, *Warning Lamp Alternating Flashers* (October 1989), and that activates the signal lamps referred to in S5.1.4 of TSD 108.

*Location of Required Equipment — S5.3 of TSD 108*

(14) For the purposes of S5.3 and Table II of TSD 108, the location of rear identification lamps on a van trailer with side-opening rear doors conforms to that section if the lamps are located as close as practicable to the top of the vehicle

(a) above or on the rear doors, if the vertical face of the header rail, measured on the vertical centreline of the vehicle, extends at least 25 mm above the rear doors; or

(b) above or below or on the rear doors, if the vertical face of the header rail, measured on the vertical centreline of the vehicle, extends less than 25 mm above the rear doors.

(14.1) Despite S5.3 and Table IV of TSD 108, the tail lamps, stop lamps and parking lamps on a motor tricycle shall be installed in accordance with the requirements of S5.3 and Table IV of TSD 108 for tail lamps, stop lamps and parking lamps installed on a passenger car.

(15) [Reserved]

*Special Wiring Requirements — S5.5 of TSD 108*

(16) S5.5.1 and S5.5.2 of TSD 108 do not apply to a motorcycle that is fitted with a single beam headlamp.

(17) Subject to subsection (18), the headlamp, tail lamp and licence plate lamp of a motorcycle shall be continuously activated when the engine is operating.

(18) The headlamp, tail lamp and licence plate lamp of a motorcycle may remain off after the engine is started until the motorcycle is set in motion by its own power for the first time.

(19) In addition to being activated in accordance with the requirements of S5.5.7 of TSD 108, the lamps referred to in S5.5.7(a) of TSD 108 shall be activated when

(a) the front fog lamps on the vehicle are activated in a steady-burning state other than as daytime running lamps; or

(b) the rear fog lamps on the vehicle are activated in a steady-burning state.

(11) Les dispositions S5.1.1.12 et S5.1.1.21 du DNT 108 ne s'appliquent pas.

(12) Malgré les dispositions S5.1.1 et S7.9 du DNT 108, les montages de projecteur de motocyclette doivent être conformes aux dispositions S7.8.2, S7.8.2.2, S7.8.3, S7.8.4 et S7.8.5.1(c) du DNT 108.

(13) Les autobus scolaires doivent être munis d'un clignotant qui est conforme aux exigences de la pratique recommandée J1054 de la SAE, intitulée *Warning Lamp Alternating Flashers* (octobre 1989), et qui actionne les feux d'avertissement visés à la disposition S5.1.4 du DNT 108.

*Position de l'équipement obligatoire —  
Disposition S5.3 du DNT 108*

(14) Pour l'application de la disposition S5.3 et du tableau II du DNT 108, la position des feux d'identification arrière d'une semi-remorque fourgon munie de portes arrière à ouverture latérale doit être conforme à cette disposition lorsque les feux sont placés :

a) au-dessus des portes arrière ou sur les portes arrière, le plus près possible du sommet du véhicule, dans le cas où la face verticale de la traverse supérieure se prolonge, sur l'axe central vertical du véhicule, d'au moins 25 mm au-dessus des portes arrière;

b) au-dessus ou au-dessous des portes arrière ou sur les portes arrière, le plus près possible du sommet du véhicule, dans le cas où la face verticale de la traverse supérieure se prolonge, sur l'axe central vertical du véhicule, de moins de 25 mm au-dessus des portes arrière.

(14.1) Malgré la disposition S5.3 et le tableau IV du DNT 108, les feux arrière, les feux de freinage et les feux de stationnement d'un tricycle à moteur doivent être installés conformément aux exigences de la disposition S5.3 et du tableau IV du DNT 108 pour les feux arrière, les feux de freinage et les feux de stationnement qui sont installés sur les voitures de tourisme.

(15) [Réservé]

*Exigences spéciales relatives au câblage —  
Disposition S5.5 du DNT 108*

(16) Les dispositions S5.5.1 et S5.5.2 du DNT 108 ne s'appliquent pas aux motocyclettes qui sont munies d'un projecteur à un seul faisceau.

(17) Sous réserve du paragraphe (18), le projecteur, le feu arrière et la lampe de la plaque d'immatriculation des motocyclettes doivent demeurer continuellement allumés lorsque le moteur est en marche.

(18) Le projecteur, le feu arrière et la lampe de la plaque d'immatriculation des motocyclettes peuvent, après que le moteur a démarré, demeurer éteints jusqu'à ce que le véhicule soit mis en mouvement au moyen de son moteur pour la première fois.

(19) En plus de s'allumer conformément à la disposition S5.5.7 du DNT 108, les feux et les lampes visés à la disposition S5.5.7(a) du DNT 108 doivent s'allumer :

a) lorsque les feux-brouillard avant du véhicule fonctionnent de façon continue sauf s'ils fonctionnent à titre de feu de jour;

b) lorsque les feux-brouillard arrière du véhicule fonctionnent de façon continue.

(20) The requirements of S5.5.11 of TSD 108 are replaced by the daytime running lamp requirements of subsections (44) to (65).

(20) Les exigences de la disposition S5.5.11 du DNT 108 sont remplacées par celles des paragraphes (44) à (65).

*Conspicuity Systems — S5.7 of TSD 108*

*Systèmes de perceptibilité — Disposition S5.7 du DNT 108*

(21) Despite S5.7 of TSD 108, the colour of retroreflective sheeting applied in accordance with S5.7.1.4.1(a) and S5.7.1.4.2 of TSD 108 may be white, yellow, white and yellow or white and red, in accordance with S5.7.1.2 of TSD 108 or section 3.1.3, 3.1.2 or 3.1.1, respectively, of SAE Standard J578, *Color Specification* (May 1988).

(21) Malgré la disposition S5.7 du DNT 108, le matériau rétro-réfléchissant apposé dispositions S5.7.1.4.1(a) et S5.7.1.4.2 du DNT 108 peut être blanc, jaune, blanc et jaune ou blanc et rouge, en conformité avec la disposition S5.7.1.2 du DNT 108 ou les dispositions 3.1.3, 3.1.2 ou 3.1.1, respectivement, de la norme J578 de la SAE, intitulée *Color Specification* (mai 1998).

(22) If the retroreflective sheeting referred to in S5.7.1.2 of TSD 108 is applied to a non-vertical surface, the entrance angle used to demonstrate that the sheeting conforms to the photometric requirements prescribed by that section shall be the sum of the entrance angle specified in column 1 of Figure 29 of TSD 108 and the angle, measured at the horizontal centreline of the sheeting, by which the sheeting deviates from the vertical.

(22) Lorsque le matériau rétro-réfléchissant visé à la disposition S5.7.1.2 du DNT 108 est apposé sur une surface non verticale, l'angle d'éclairage utilisé pour démontrer la conformité du matériau avec les exigences photométriques prévues à cette disposition doit être égal à la somme de l'angle d'éclairage spécifié dans la première colonne de la figure 29 du DNT 108 et de l'angle, mesuré sur l'axe horizontal du matériau, entre la verticale et le matériau.

(23) The retroreflective sheeting applied to the rear of a trailer in accordance with S5.7.1.4.1(c) of TSD 108 shall be located not more than 760 mm above the road surface and extend to within 450 mm of the extreme outer edges of the trailer.

(23) Le matériau rétro-réfléchissant apposé à l'arrière d'une remorque en conformité avec la disposition S5.7.1.4.1(c) du DNT 108 doit être placé à au plus 760 mm au dessus de la chaussée et à moins de 450 mm de chaque extrémité latérale de la remorque.

(24) If a vehicle is equipped with yellow retroreflective sheeting, the sheeting shall conform to the photometric requirements set out in the table to this subsection:

(24) Tout matériau rétro-réfléchissant jaune dont un véhicule est muni doit être conforme aux exigences photométriques prévues au tableau du présent paragraphe.

TABLE

TABLEAU

Item	Column 1 Grade	Column 2 Entrance Angle (in degrees)	Column 3 Minimum Coefficient of Retroreflection (cd/lx/m <sup>2</sup> )	
			Observation Angle of 0.2°	Observation Angle of 0.5°
1.	DOT-C2	-4	188	49
2.	DOT-C2	30	188	49
3.	DOT-C2	45	45	11
4.	DOT-C3	-4	124	32
5.	DOT-C3	30	124	32
6.	DOT-C3	45	30	8
7.	DOT-C4	-4	94	25
8.	DOT-C4	30	94	25
9.	DOT-C4	45	23	6

Article	Colonne 1 Catégorie	Colonne 2 Degré d'angle d'éclairage	Colonne 3 Coefficient de rétro-réflexion minimum (cd/lx/m <sup>2</sup> )	
			Angle de divergence de 0,2°	Angle de divergence de 0,5°
1.	DOT-C2	-4	188	49
2.	DOT-C2	30	188	49
3.	DOT-C2	45	45	11
4.	DOT-C3	-4	124	32
5.	DOT-C3	30	124	32
6.	DOT-C3	45	30	8
7.	DOT-C4	-4	94	25
8.	DOT-C4	30	94	25
9.	DOT-C4	45	23	6

*Headlighting Requirements — S7 of TSD 108*

*Exigences relatives aux projecteurs —  
Disposition S7 du DNT 108*

(25) For the purposes of these Regulations, the DOT symbol marked on the lens of a headlamp or of a beam contributor in accordance with S7.2(a) of TSD 108 indicates that the headlamp or beam contributor conforms to TSD 108.

(25) Pour l'application du présent règlement, le symbole DOT dont la lentille d'un projecteur ou d'un projecteur contribuant est marquée en application de la disposition S7.2(a) du DNT 108 indique que le projecteur ou le projecteur contribuant est conforme au DNT 108.

(26) Despite S5.1.1 of TSD 108, S7.3.7(a) and S7.3.8(a) of TSD 108 do not apply to the headlamps on a passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck, bus or three-wheeled vehicle.

(26) Malgré la disposition S5.1.1 du DNT 108, les dispositions S7.3.7(a) et S7.3.8(a) du DNT 108 ne s'appliquent pas aux projecteurs ni des voitures de tourisme, ni des véhicules de tourisme à usages multiples, ni des camions, ni des autobus, ni des véhicules à trois roues.

(27) Despite S7.3.7(e)(8) of TSD 108, the figures to which a deflectometer referred to in section 4.5 of SAE Standard J580, *Sealed Beam Headlamp Assembly* (December 1986), shall be designed to conform are those specified in a standard or recommended practice issued by the SAE or provided by the vehicle manufacturer to the Minister, at the Minister's request.

(28) Despite S7.3.8(c)(2) of TSD 108, the figures to which the special adapter and the deflectometer shall be designed to conform are those specified in a standard or recommended practice issued by the SAE or provided by the vehicle manufacturer to the Minister, at the Minister's request.

(29) The aiming mechanism of every headlamp assembly and front fog lamp assembly shall conform to section 5.13.5 of SAE Recommended Practice J1383, *Performance Requirements for Motor Vehicle Headlamps* (June 1990).

(30) Headlamp assemblies and front fog lamp assemblies incorporating retaining rings shall conform to section 5.23.2 of SAE Recommended Practice J1383, *Performance Requirements for Motor Vehicle Headlamps* (June 1990).

(31) In addition to conforming to the requirements of S7.3 of TSD 108, sealed beam headlamps with plastic lenses or reflectors shall conform to S7.4(g) and (h) of TSD 108.

(32) Despite S7.4(a)(3) of TSD 108, a motorcycle headlamp system is not required to be equipped with the Vehicle Headlamp Aiming Device (VHAD) specified in S7.8.5.2 of TSD 108.

(33) Despite S7.5(g) of TSD 108, if the only replaceable light source in a headlamp is Type HB1, the lens of the headlamp shall bear permanent marking that states the HB Type.

(34) to (39) [Reserved]

(40) Every front fog lamp assembly or auxiliary front lamp assembly that may be switched on simultaneously with the lower beam headlamps on a passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck, bus or three-wheeled vehicle shall

(a) in the case of a lamp assembly that has a mechanism that allows adjustment of the vertical and horizontal aim, conform to S7.8.2, S7.8.2.2, S7.8.3, S7.8.4 and S7.8.5.1(c) of TSD 108; and

(b) in the case of a lamp assembly that has a mechanism that only allows adjustment of the vertical aim, conform to

(i) S7.8.2 of TSD 108, except that no horizontal aim mechanism need be provided, and

(ii) S7.8.2.2, S7.8.3 and S7.8.5.1(c) of TSD 108.

(41) For the purpose of demonstrating the compliance of a headlamp assembly with the torque deflection test described in S7.8.5.1(a) of TSD 108, the downward torque of 2.25 N•m (20 lb.-in.) shall be measured at the aiming reference plane, as defined in S4 of TSD 108.

(27) Malgré la disposition S7.3.7(e)(8) du DNT 108, les figures en conformité desquelles le déflectomètre visé à la disposition 4.5 de la norme J580 de la SAE, intitulée *Sealed Beam Headlamp Assembly* (décembre 1986), doit être conçu sont celles spécifiées dans une norme ou pratique recommandée de la SAE ou communiquées par le fabricant du véhicule au ministre, à la demande de celui-ci.

(28) Malgré la disposition S7.3.8(c)(2) du DNT 108, les figures en conformité desquelles l'adaptateur spécial et le déflectomètre doivent être conçus sont celles spécifiées dans une norme ou pratique recommandée de la SAE ou communiquées par le fabricant du véhicule au ministre, à la demande de celui-ci.

(29) Le mécanisme de réglage de l'orientation de tout montage de projecteur ou de feu-brouillard avant doit être conforme à la disposition 5.13.5 de la pratique recommandée J1383 de la SAE, intitulée *Performance Requirements for Motor Vehicle Headlamps* (juin 1990).

(30) Les montages de projecteur ou de feu-brouillard avant qui comprennent des anneaux de retenue doivent être conformes à la disposition 5.23.2 de la pratique recommandée J1383 de la SAE, intitulée *Performance Requirements for Motor Vehicle Headlamps* (juin 1990).

(31) En plus d'être conformes à la disposition S7.3 du DNT 108, les projecteurs scellés dont les lentilles ou les réflecteurs sont en plastique doivent être conformes aux dispositions S7.4(g) et (h) du DNT 108.

(32) Malgré la disposition S7.4(a)(3) du DNT 108, les circuits des projecteurs de motocyclette n'ont pas à être munis du dispositif d'orientation intégré du véhicule (DOIV) spécifié à la disposition S7.8.5.2 du DNT 108.

(33) Malgré la disposition S7.5(g) du DNT 108, la lentille des projecteurs dont la seule source lumineuse remplaçable est de type HB1 doit porter des marques permanentes indiquant le type HB.

(34) à (39) [réservés]

(40) Les montages de feu-brouillard avant ou de feu auxiliaire avant d'une voiture de tourisme, d'un véhicule de tourisme à usages multiples, d'un camion, d'un autobus ou d'un véhicule à trois roues, qui peuvent être allumés en même temps que les projecteurs à faisceau-croisement, doivent être conformes aux dispositions suivantes :

a) dans les cas où les montages sont munis d'un mécanisme de réglage d'orientation horizontale et verticale, aux dispositions S7.8.2, S7.8.2.2, S7.8.3, S7.8.4 et S7.8.5.1(c) du DNT 108;

b) dans le cas où les montages ne sont munis que d'un mécanisme de réglage d'orientation verticale :

(i) à la disposition S7.8.2 du DNT 108, sauf qu'un mécanisme de réglage d'orientation horizontale n'est pas nécessaire,

(ii) aux dispositions S7.8.2.2, S7.8.3 et S7.8.5.1(c) du DNT 108.

(41) Aux fins de démonstration de la conformité d'un montage de projecteur avec l'essai de flexion décrit à la disposition S7.8.5.1(a) du DNT 108, la force de torsion descendante de 2,25 N•m (20 lb-po) est mesurée au plan d'orientation repère, tel qu'il est défini à la disposition S4 du DNT 108.



(42) The information contained in a label referred to in S7.8.5.2(b) of TSD 108 shall be in both official languages.

(43) The operator's manual referred to in S7.8.5.2(b) of TSD 108 shall be published by the manufacturer or importer of the vehicle in both official languages.

(43.1) Despite S7.9.6.2 and Table IV of TSD 108, if a headlamp system installed on a motor tricycle consists of two headlamps that are horizontally disposed about the vertical centreline, it may be installed in accordance with the requirements of S.5.3 and Table IV of TSD 108 for headlamp systems installed on passenger cars.

#### DAYTIME RUNNING LAMPS

##### *General*

(44) Every passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck, bus and three-wheeled vehicle shall be equipped with two daytime running lamps or, if the daytime running lamps are optically combined with the upper beams of the headlamps, with two or four daytime running lamps.

(45) A daytime running lamp shall be white, yellow or white to yellow, in accordance with sections 3.1.3, 3.1.2 or 3.1.3.1, respectively, of SAE Standard J578, *Color Specification* (May 1988).

(46) A daytime running lamp that is not optically combined with a headlamp shall conform to SAE Recommended Practice J575, *Tests for Motor Vehicle Lighting Devices and Components* (December 1988).

(47) Subject to subsection (47.1), a daytime running lamp that is not optically combined with another lamp or is optically combined with a lamp, other than a front fog lamp, that is not required by this section shall be designed to conform to SAE Recommended Practice J2087, *Daytime Running Lamps for Use on Motor Vehicles* (August 1991), including the photometric values set out in Table 2 of that Recommended Practice, except that

- (a) the maximum luminous intensity at any test point shall be 3 000 cd;
- (b) the lamp is not required to conform to section 6.2 of that Recommended Practice; and
- (c) the effective projected luminous lens area of the lamp may be less than 40 cm<sup>2</sup>.

(47.1) A daytime running lamp that is not optically combined with another lamp may conform to SAE Standard J583, *Front Fog Lamps* (June 1993), or to paragraphs 3, 4.2, 4.3, 5 and 6 of ECE Regulation No. 19, *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicle Front Fog Lamps*, Revision 3 (March 2, 1993).

(47.2) A daytime running lamp that is optically combined with a front turn signal lamp or a parking lamp shall conform to subsection (47).

(48) A daytime running lamp that is optically combined with a headlamp shall

- (a) if combined with the lower beam of a headlamp that is designed to conform to the photometric requirements of this section, operate at

(42) Les renseignements que contient l'étiquette visée à la disposition S7.8.5.2(b) du DNT 108 doivent être dans les deux langues officielles.

(43) Le manuel de l'utilisateur visé à la disposition S7.8.5.2(b) du DNT 108 doit être publié dans les deux langues officielles par le fabricant ou l'importateur du véhicule.

(43.1) Malgré la disposition S7.9.6.2 et le tableau IV du DNT 108, si le circuit de projecteurs installé sur un tricycle à moteur comporte deux projecteurs disposés horizontalement sur l'axe central vertical, il peut être installé conformément aux exigences de la disposition S5.3 et du tableau IV du DNT 108 relatives aux circuits de projecteurs des voitures de tourisme.

#### FEUX DE JOUR

##### *Dispositions générales*

(44) Les voitures de tourisme, les véhicules de tourisme à usages multiples, les camions, les autobus et les véhicules à trois roues doivent être munis de deux feux de jour ou, dans le cas où ces feux sont combinés optiquement avec les faisceaux-route des projecteurs, de deux ou quatre feux de jour.

(45) Le feu de jour doit être blanc, jaune ou blanc jaune, en conformité avec les dispositions 3.1.3, 3.1.2 ou 3.1.3.1, respectivement, de la norme J578 de la SAE, intitulée *Color Specification* (mai 1988).

(46) Le feu de jour qui n'est pas combiné optiquement avec un projecteur doit être conforme aux exigences de la pratique recommandée J575 de la SAE, intitulée *Tests for Motor Vehicle Lighting Devices and Components* (décembre 1988).

(47) Sous réserve du paragraphe (47.1), le feu de jour qui n'est pas combiné optiquement avec un autre feu ou qui est combiné optiquement avec un feu — sauf un feu-brouillard avant — non exigé par le présent article doit être conçu pour être conforme aux exigences de la pratique recommandée J2087 de la SAE, intitulée *Daytime Running Lamps For Use On Motor Vehicles* (août 1991), y compris les valeurs photométriques prévues au tableau 2 de cette pratique recommandée, sauf que :

- a) l'intensité lumineuse maximum est de 3 000 cd à tout point d'essai;
- b) le feu n'a pas à être conforme aux exigences de la disposition 6.2 de cette pratique recommandée;
- c) la surface lumineuse efficace de la lentille peut être inférieure à 40 cm<sup>2</sup>.

(47.1) Le feu de jour qui n'est pas combiné optiquement avec un autre feu peut être conforme aux exigences de la norme J583 de la SAE, intitulée *Front Fog Lamps* (juin 1993), ou à celles des paragraphes 3, 4.2, 4.3, 5 et 6 du Règlement n° 19 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux-brouillard avant pour véhicules automobiles*, révision n° 3 (2 mars 1993).

(47.2) Le feu de jour qui est combiné optiquement avec un indicateur de changement de direction avant ou un feu de stationnement doit être conforme aux exigences du paragraphe (47).

(48) Le feu de jour qui est combiné optiquement avec un projecteur doit :

- a) dans le cas où il est combiné avec un faisceau-croisement d'un projecteur conçu pour être conforme aux exigences photométriques du présent article, fonctionner, selon le cas :

- (i) normal operating voltage,
- (ii) in the case of a DC (direct current) system, not less than 75% and not more than 92% of the normal operating voltage, or
- (iii) in the case of an AC (alternating current) system or a modulated voltage system, the equivalent root mean square of not less than 75% and not more than 92% of the normal operating voltage;

(b) if combined with the lower beam of a headlamp that is designed to conform to the photometric requirements of section 108.1, operate at

- (i) normal operating voltage,
- (ii) in the case of a DC (direct current) system, not less than 86% and not more than 92% of the normal operating voltage, or
- (iii) in the case of an AC (alternating current) system or a modulated voltage system, the equivalent root mean square of not less than 86% and not more than 92% of the normal operating voltage; and

(c) if combined with the upper beam of a headlamp, be designed to provide a luminous intensity of not less than 2 000 cd and not more than 7 000 cd at test point H-V.

(49) For the purpose of determining if a daytime running lamp conforms to subsection (48), the daytime running lamp shall be tested in accordance with S11 of TSD 108.

(50) A daytime running lamp that is optically combined with a headlamp or headlamps in which two filaments operate together to provide the daytime running lamp function shall conform to the photometric requirements of paragraph (48)(c) when

- (a) the daytime running lamp is provided by
  - (i) an upper beam that is provided by two filaments in the headlamp,
  - (ii) an upper beam and a lower beam of the headlamp, or
  - (iii) an upper beam of the headlamp, and a lower beam or upper beam of another headlamp; and

(b) the luminous intensities at the test point H-V of each headlamp, tested in accordance with S10 of TSD 108, are added together.

(51) If a daytime running lamp is optically combined with a headlamp that is activated in its concealed position, the daytime running lamp shall conform to subsection (47), (48) or (50).

(52) A daytime running lamp may be optically combined with a front fog lamp that conforms to SAE Standard J583, *Front Fog Lamps* (June 1993), or to paragraphs 3, 4.2, 4.3, 5 and 6 of ECE Regulation No. 19, *Uniform Provisions Concerning the Approval of Motor Vehicle Front Fog Lamps*, Revision 3 (March 2, 1993).

(53) Despite subsections (45) to (52), a vehicle may be equipped with a daytime running light system that conforms to Canadian Standards Association Standard CAN/CSA-D603-88, *Daytime Running Light Systems* (April 1988), other than a Type 4 and Type 5 system (reduced voltage upper beam headlamps), as indicated in Table 1 of the Standard, if

- (a) the daytime running light system is installed in accordance with the instructions referred to in section 8.2 of the Standard; and

- (i) à la tension de fonctionnement normale,
- (ii) s'il s'agit d'un système CC (courant continu), à au moins 75 % et à au plus 92 % de la tension de fonctionnement normale,

- (iii) s'il s'agit d'un système CA (courant alternatif) ou à voltage modulé, à la moyenne quadratique équivalente d'au moins 75 % et d'au plus 92 % de la tension de fonctionnement normale;

b) dans le cas où il est combiné avec un faisceau-croisement d'un projecteur conçu pour être conforme aux exigences photométriques de l'article 108.1, fonctionner, selon le cas :

- (i) à la tension de fonctionnement normale,
- (ii) s'il s'agit d'un système CC (courant continu), à au moins 86 % et à au plus 92 % de la tension de fonctionnement normale,
- (iii) s'il s'agit d'un système CA (courant alternatif) ou à voltage modulé, à la moyenne quadratique équivalente d'au moins 86 % et d'au plus 92 % de la tension de fonctionnement normale;

c) dans le cas où il est combiné avec un faisceau-route d'un projecteur, être conçu de façon à fournir une intensité lumineuse d'au moins 2 000 cd et d'au plus 7 000 cd au point d'essai H-V.

(49) Aux fins d'établissement de la conformité d'un feu de jour avec le paragraphe (48), le feu de jour doit être mis à l'essai conformément à la disposition S11 du DNT 108.

(50) Le feu de jour combiné optiquement avec un projecteur ou des projecteurs qui exigent le fonctionnement simultané de deux filaments pour produire la fonction de feu de jour doit être conforme aux exigences photométriques de l'alinéa (48)c) lorsque :

- a) d'une part, le feu de jour est obtenu par l'un des moyens suivants :
  - (i) le faisceau-route émis par deux filaments du projecteur,
  - (ii) le faisceau-route et le faisceau-croisement du projecteur,
  - (iii) le faisceau-route du projecteur et soit le faisceau-croisement, soit le faisceau-route d'un autre projecteur;

b) d'autre part, les intensités lumineuses au point d'essai H-V des projecteurs mis à l'essai conformément à la disposition S10 du DNT 108 sont additionnées.

(51) Dans le cas où le projecteur avec lequel le feu de jour est combiné optiquement s'allume en position escamotée, le feu de jour doit être conforme aux paragraphes (47), (48) ou (50).

(52) Le feu de jour peut être combiné optiquement avec un feubrouillard avant conforme aux exigences de la norme J583 de la SAE, intitulée *Front Fog Lamps* (juin 1993), ou à celles des paragraphes 3, 4.2, 4.3, 5 et 6 du Règlement n° 19 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feubrouillard avant pour véhicules automobiles*, révision n° 3 (2 mars 1993).

(53) Malgré les paragraphes (45) à (52), un véhicule peut être muni d'un système de feux de circulation de jour conforme aux exigences de la norme CAN/CSA-D603-88, intitulée *Systèmes de feux de circulation de jour* et publiée par l'Association canadienne de normalisation (décembre 1989), sauf un système de type 4 et de type 5 (projecteurs à faisceau-route à tension réduite), visé au tableau 1 de cette norme, si :

- a) le système de feux de circulation de jour est installé conformément aux instructions visées à la disposition 8.2 de la norme;

(b) if the vehicle is equipped with gaseous-discharge lower beam headlamps, only a Type 1 system (normal voltage lower beam headlamp) or a Type 6 or Type 7 system (separate lamps other than headlamps), as indicated in Table 1 of the Standard, is used.

*Switching*

(54) Subject to subsections (55) and (56), daytime running lamps shall be on continuously when the engine is operating and the master lighting switch is not in the headlamps on position.

(55) Daytime running lamps may switch off

(a) while the automatic transmission control is in the park or neutral position;

(b) while the parking brake is applied; or

(c) after the engine is started but before the vehicle is set in motion for the first time.

(56) A daytime running lamp that is optically combined with a turn signal lamp shall switch off while the turn signal lamp is switched on as a turn signal or as a hazard warning signal.

(57) Daytime running lamps shall switch off

(a) once the master lighting switch is moved to the headlamps on position; and

(b) if the lamps are on a vehicle equipped with concealable headlamps and the master lighting switch is moved to the headlamps on position, once the headlamps attain the fully open position.

(58) If the lower beams of the headlamps operating at normal operating voltage are used as daytime running lamps,

(a) it shall not be possible to activate the upper beams of the headlamps except for signalling purposes;

(b) if there is a tell-tale that is automatically activated, and visible to the driver, in dark ambient light conditions to indicate that the tail lamps, licence plate lamps, side marker lamps and parking lamps are switched off, those lamps shall not come on automatically; and

(c) if there is no tell-tale that is automatically activated, and visible to the driver, the lamps referred to in paragraph (b)

(i) shall come on automatically and remain on in all ambient light conditions, or

(ii) shall come on automatically in dark ambient light conditions.

(59) Despite S5.5.1 of TSD 108, the lower beams and upper beams of the headlamps may be activated simultaneously when the headlamps are in use as daytime running lamps.

(60) Despite S5.5.10(d) of TSD 108, daytime running lamps may be wired to flash for signalling purposes.

*Visibility*

(61) Daytime running lamps that are not optically combined with another lamp required by this section shall be located at the same height, as far apart as practicable and not less than 380 mm and not more than 2 110 mm above the road surface, measured from the H-V axis of the lamp with the vehicle at curb mass.

b) dans le cas où le véhicule est muni de projecteurs de faisceau-croisement à décharge dans un gaz, seul un système de type 1 (projecteur de faisceau-croisement à tension normale), de type 6 ou de type 7 (feux distincts autres que des projecteurs), visés au tableau 1 de la norme, est utilisé.

*Commutation*

(54) Sous réserve des paragraphes (55) et (56), les feux de jour doivent être continuellement allumés lorsque le moteur est en marche et que le commutateur général d'éclairage n'est pas dans la position d'allumage des projecteurs.

(55) Les feux de jour peuvent s'éteindre :

a) pendant que la commande de la boîte de vitesses automatique est à la position de stationnement ou de point mort;

b) pendant que le frein de stationnement est serré;

c) après que le moteur a démarré, mais avant que le véhicule ne soit mis en mouvement pour la première fois.

(56) Les feux de jour qui sont combinés optiquement avec un indicateur de changement de direction doivent s'éteindre pendant que l'indicateur de changement de direction est allumé à ce titre ou à titre de signal d'avertissement.

(57) Les feux de jour doivent s'éteindre :

a) dès que le commutateur général d'éclairage est mis dans la position d'allumage des projecteurs;

b) s'ils se trouvent sur un véhicule muni de projecteurs escamotables et si le commutateur général d'éclairage est mis dans la position d'allumage des projecteurs, dès que les projecteurs sont dans la position complètement ouverte.

(58) Les conditions ci-après doivent être respectées lorsque les faisceaux-croisement des projecteurs fonctionnant à la tension de fonctionnement normale servent de feux de jour :

a) il doit être impossible d'allumer les faisceaux-route des projecteurs, sauf à des fins de signalisation;

b) si un témoin à la vue du conducteur s'allume automatiquement lorsqu'il fait noir pour indiquer que les feux arrière, les lampes de la plaque d'immatriculation, les feux de position latéraux et les feux de stationnement sont éteints, ces feux et lampes ne doivent pas s'allumer automatiquement;

c) si aucun témoin à la vue du conducteur ne s'allume automatiquement, les feux et lampes visés à l'alinéa b) doivent, selon le cas :

(i) s'allumer automatiquement et rester allumés dans toutes les conditions de luminosité ambiantes,

(ii) s'allumer automatiquement lorsqu'il fait noir.

(59) Malgré la disposition S5.5.1 du DNT 108, les faisceaux-croisement et les faisceaux-route des projecteurs peuvent s'allumer en même temps lorsque les projecteurs servent de feux de jour.

(60) Malgré la disposition S5.5.10(d) du DNT 108, les feux de jour peuvent être connectés de façon à clignoter à des fins de signalisation.

*Visibilité*

(61) Les feux de jour qui ne sont pas combinés optiquement avec un autre feu exigé par le présent article doivent être aussi éloignés l'un de l'autre que possible et être placés à la même hauteur, à au moins 380 mm et à au plus 2 110 mm de la chaussée, mesurée à partir de l'axe H-V du feu avec le véhicule à sa masse à vide.

(62) A daytime running lamp shall be visible from any point contained within the solid angle bounded by vertical planes 20° to the left and right of, and horizontal planes 10° above and below, the H-V axis of the lamp.

(63) If the distance, measured on a vertical transverse plane, from the H-V axis of a front turn signal lamp to the exposed edge of the lens of a daytime running lamp that is not optically combined with the turn signal lamp is less than 100 mm,

(a) the turn signal lamp shall conform to the photometric requirements of Table 3 of SAE Standard J588, *Turn Signal Lamps for Use on Motor Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width* (November 1984), using a luminous intensity multiplier of 2.5;

(b) the luminous intensity of the daytime running lamp shall be not more than 2 600 cd at any point in the beam; or

(c) the daytime running lamp shall switch off while the turn signal lamp is flashing.

(64) The inner surface of a transparent component, through which light emitted by a daytime running lamp that conforms to subsection (51) passes, shall be accessible for cleaning without the use of any tool designed specifically for vehicles.

(65) A daytime running lamp shall conform to the requirements of S5.1.3 and S5.3 of TSD 108.

EXPIRY DATE

(66) This section expires on January 1, 2015.

**3. (1) Subsections 114(1) to (3) of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:**

**114.** (1) With the exception of a walk-in van, every passenger car, every three-wheeled vehicle, and every multi-purpose passenger vehicle and truck with a GVWR of 4 536 kg or less shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 114, Theft Protection and Rollaway Prevention* (TSD 114), as amended from time to time.

(2) The term “self-mobility” in TSD 114 means movement of a vehicle under its own power.

(3) Subsection (1) expires on January 1, 2015.

**(2) The portion of subsection 114(4) of Schedule IV to the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(62) Le feu de jour doit être visible à partir de tout point de l'angle solide bordé par les plans verticaux qui se trouvent à 20° à gauche et à 20° à droite de l'axe H-V de ce feu et par les plans horizontaux qui se trouvent à 10° au-dessus et à 10° au-dessous de cet axe.

(63) Dans le cas où la distance, mesurée sur un plan vertical et transversal, à partir de l'axe H-V d'un indicateur de changement de direction avant jusqu'au bord exposé de la lentille d'un feu de jour non optiquement combiné avec l'indicateur de changement de direction, est inférieure à 100 mm, l'une des conditions suivantes doit être respectée :

a) l'indicateur de changement de direction est conforme aux exigences photométriques du tableau 3 de la norme J588 de la SAE, intitulée *Turn Signal Lamps for Use on Motor Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width* (novembre 1984), établies au moyen d'un multiplicateur d'intensité lumineuse de 2,5;

b) le feu de jour présente une intensité lumineuse d'au plus 2 600 cd à n'importe quel point dans le faisceau;

c) le feu de jour s'éteint lorsque l'indicateur de changement de direction clignote.

(64) Il doit être possible d'accéder, sans l'aide d'outils spécialement conçus pour les véhicules, à la surface intérieure d'une pièce transparente à travers laquelle passe la lumière émise par un feu de jour visé au paragraphe (51) pour la nettoyer.

(65) Les feux de jour doivent être conformes aux dispositions S5.1.3 et S5.3 du DNT 108.

CESSATION D'EFFET

(66) Le présent article cesse d'avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

**3. (1) Les paragraphes 114(1) à (3) de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**114.** (1) À l'exception des fourgons à accès en position debout, les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues, ainsi que les véhicules de tourisme à usages multiples et les camions ayant un PNBV de 4 536 kg ou moins, doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 114 — Protection contre le vol et immobilisation* (DNT 114), avec ses modifications successives.

(2) Dans le DNT 114, la mention « mis en mouvement » s'entend du déplacement du véhicule par ses propres moyens.

(3) Le paragraphe (1) cesse d'avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

**(2) Le passage du paragraphe 114(4) de l'annexe IV de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(4) À l'exception des fourgons à accès en position debout et des véhicules de secours, les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues, ainsi que les véhicules de tourisme à usages multiples et les camions ayant un PNBV de 4 536 kg ou moins, doivent être munis d'un système d'immobilisation qui est conforme, compte tenu des changements prévus aux paragraphes (5), (6) ou (7), aux exigences de l'un des documents suivants :

**4. Section 122 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

**122.** (1) Every motorcycle shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 122, Motorcycle Brake Systems* (TSD 122), as amended from time to time.

*Technical Standards Document No. 122*

(1.1) For the purposes of this section, the words "three-wheeled motorcycle" used in TSD 122 mean "motor tricycle".

(2) The statement set out in S5.1.2.2 of TSD 122 may be replaced by another statement to the same effect.

(3) Despite S5.1.3.1(d) of TSD 122, the indicator lamp shall display the identification symbol set out in Table II of section 101 of this Schedule for a brake system malfunction, and that identification symbol shall be legible to the driver in daylight when the indicator lamp is activated, but the legend referred to in S5.1.3.1(d) of TSD 122 is optional.

(4) The vehicle mass referred to in S6.1 of TSD 122 is limited to a maximum value equal to the GVWR of the motorcycle.

(5) Despite S5.4, S5.5, S7.6, S7.7 and S7.8 of TSD 122, a limited-speed motorcycle is not exempt from the test requirements set out in those sections.

(6) Despite S6.6 of TSD 122, the wind velocity shall not be greater than 5 m/s.

(7) For the purposes of S7.6.2 of TSD 122, if a motorcycle is incapable of attaining the required test speed, it shall be tested at the speed attainable in 1.61 km.

(4) À l'exception des fourgons à accès en position debout et des véhicules de secours, les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues, ainsi que les véhicules de tourisme à usages multiples et les camions ayant un PNBV de 4 536 kg ou moins, doivent être munis d'un système d'immobilisation qui est conforme, compte tenu des changements prévus aux paragraphes (5), (6) ou (7), aux exigences de l'un des documents suivants :

**4. L'article 122 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**122.** (1) Les motocyclettes doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 122 — Systèmes de freinage des motocyclettes* (DNT 122), avec ses modifications successives.

*Document de normes techniques n° 122*

(1.1) Pour l'application du présent article, la mention « motocyclette à trois roues » qui est employée dans le DNT 122 s'entend du tricycle à moteur.

(2) La mention prévue à la disposition S5.1.2.2 du DNT 122 peut être remplacée par une autre mention au même effet.

(3) Malgré la disposition S5.1.3.1d) du DNT 122, le témoin lumineux doit afficher le symbole d'identification prévu au tableau II de l'article 101 de la présente annexe et correspondant au mauvais fonctionnement du système de freinage, et le symbole d'identification doit être lisible à la lumière du jour par le conducteur lorsque le témoin lumineux est allumé, mais la légende visée à la disposition S5.1.3.1d) du DNT 122 est facultative.

(4) La masse du véhicule visée à la disposition S6.1 du DNT 122 se limite à la masse maximale égale au PNBV de la motocyclette.

(5) Malgré les dispositions S5.4, S5.5, S7.6, S7.7 et S7.8 du DNT 122, les motocyclettes à vitesse limitée ne sont pas soustraites à l'application des exigences relatives aux essais qui sont prévues à ces dispositions.

(6) Malgré la disposition S6.6 du DNT 122, la vitesse du vent est d'au plus 5 m/s.

(7) Pour l'application de la disposition S7.6.2 du DNT 122, la motocyclette qui ne peut atteindre la vitesse d'essai exigée doit être soumise aux essais à la vitesse qu'elle peut atteindre en 1,61 km.

Expiry Date

Cessation d'effet

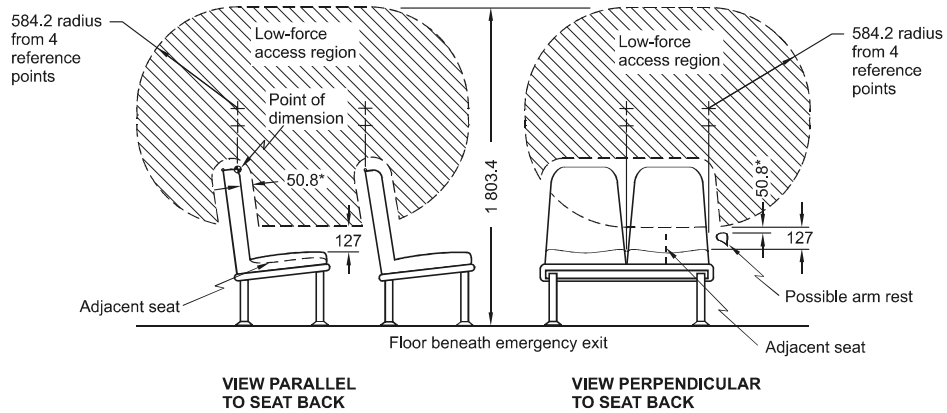
(8) This section expires on January 1, 2015.

(8) Le présent article cesse d'avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

5. The figures 1 to 4 to section 217 of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

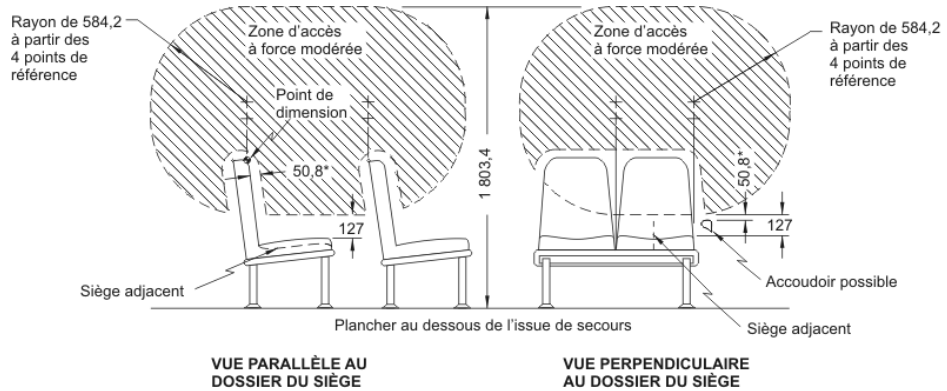
5. Les figures 1 à 4 de l'article 217 de l'annexe IV du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

FIGURE 1 — LOW-FORCE ACCESS REGION FOR EMERGENCY EXITS HAVING ADJACENT SEATS



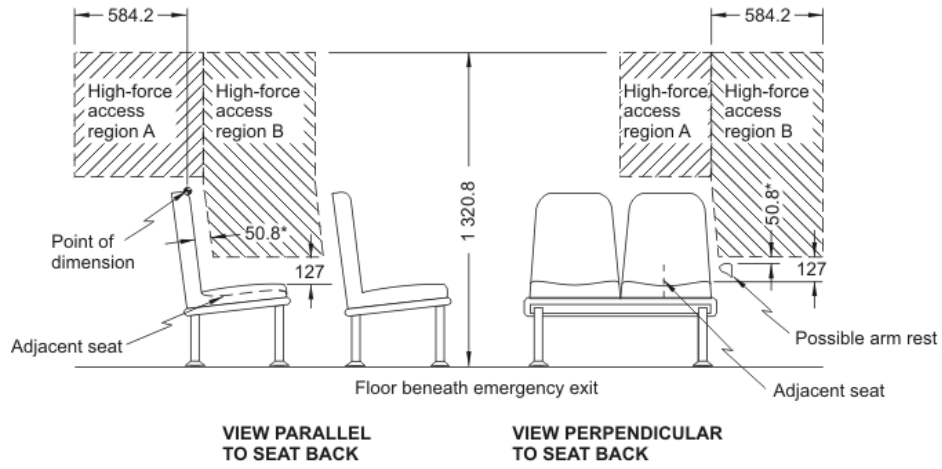
- Notes:
1. Dimensions in mm
  2. Drawing not to scale
  3. \* Clearance area around seat back, arm rests and other obstructions
  4. The access region is the spatial volume created by the intersection of the projections of the areas shown in the two views

FIGURE 1 — ZONE D'ACCÈS À FORCE MODÉRÉE POUR LES ISSUES DE SECOURS AVEC SIÈGES ADJACENTS



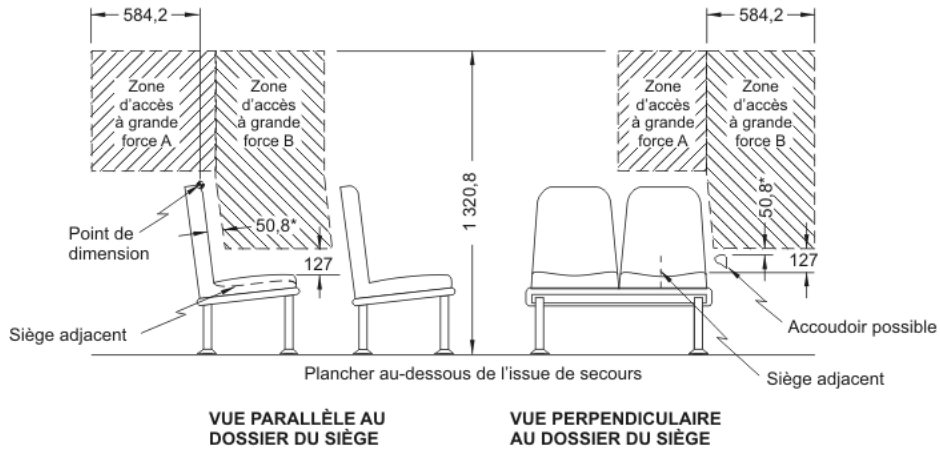
- Remarques :
1. Les dimensions sont exprimées en mm
  2. Le dessin n'est pas à l'échelle
  3. \* Espace libre autour des dossiers des sièges, des accoudoirs et des autres obstacles
  4. La zone d'accès s'entend du volume spatial formé par l'intersection des projections des surfaces illustrées dans les deux vues

FIGURE 2 — HIGH-FORCE ACCESS REGIONS FOR EMERGENCY EXITS HAVING ADJACENT SEATS



- Notes:
1. Dimensions in mm
  2. Drawing not to scale
  3. \* Clearance area around seat back, arm rests and other obstructions
  4. The access region is the spatial volume created by the intersection of the projections of the areas shown in the two views

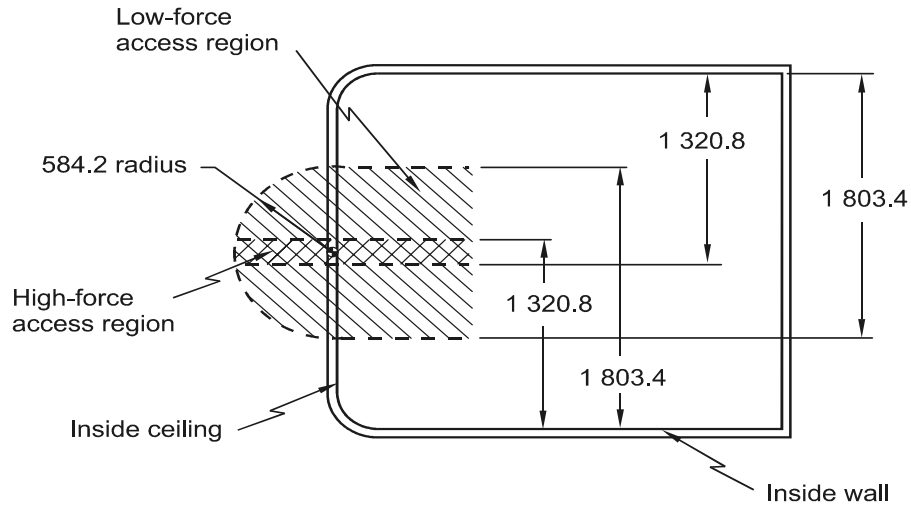
FIGURE 2 — ZONE D'ACCÈS À GRANDE FORCE POUR LES ISSUES DE SECOURS AVEC SIÈGES ADJACENTS



- Remarques :
1. Les dimensions sont exprimées en mm
  2. Le dessin n'est pas à l'échelle
  3. \* Espace libre autour des dossiers des sièges, des accoudoirs et des autres obstacles
  4. La zone d'accès s'entend du volume spatial formé par l'intersection des projections des surfaces illustrées dans les deux vues

FIGURE 3 — LOW- AND HIGH-FORCE ACCESS REGIONS FOR EMERGENCY EXITS WITHOUT ADJACENT SEATS

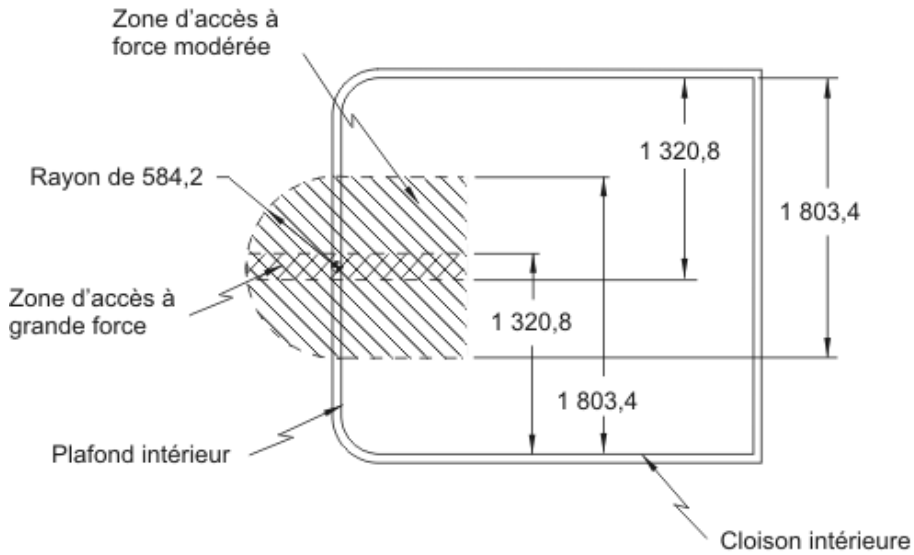
FIGURE 3A — ROOF EMERGENCY EXIT



- Notes:  
 1. Dimensions in mm  
 2. Drawing not to scale

FIGURE 3 — ZONES D'ACCÈS À FORCE MODÉRÉE ET À GRANDE FORCE POUR LES ISSUES DE SECOURS SANS SIÈGE ADJACENT

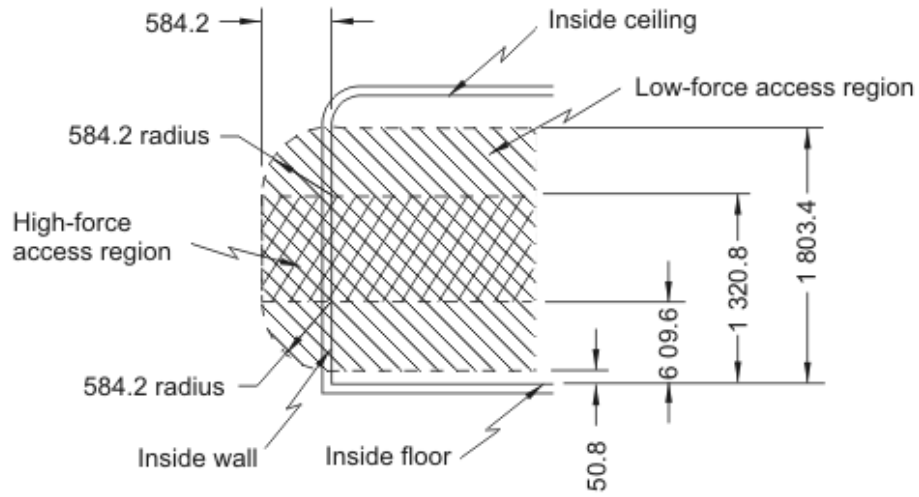
FIGURE 3A — ISSUE DE SECOURS AMÉNAGÉE DANS LE TOIT



- Remarques :  
 1. Les dimensions sont exprimées en mm  
 2. Le dessin n'est pas à l'échelle

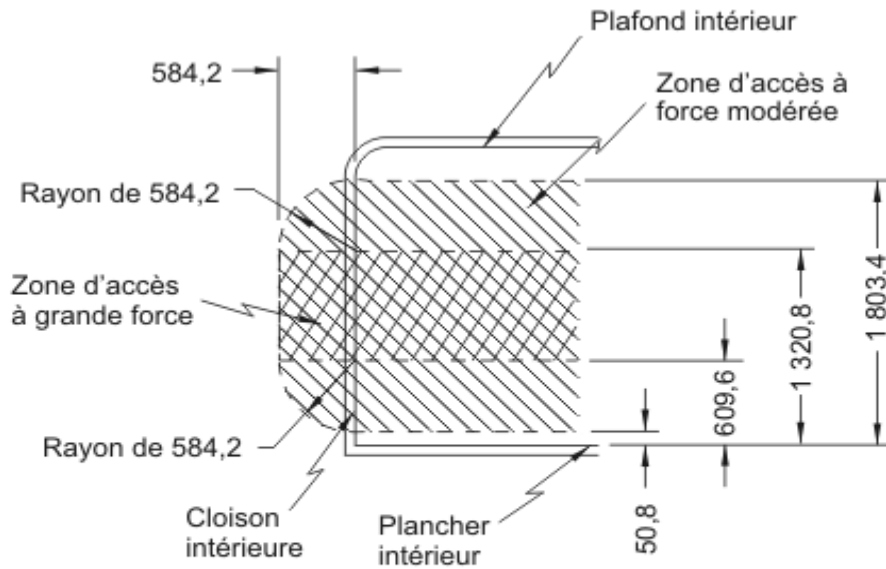


FIGURE 3B — SIDE EMERGENCY EXIT



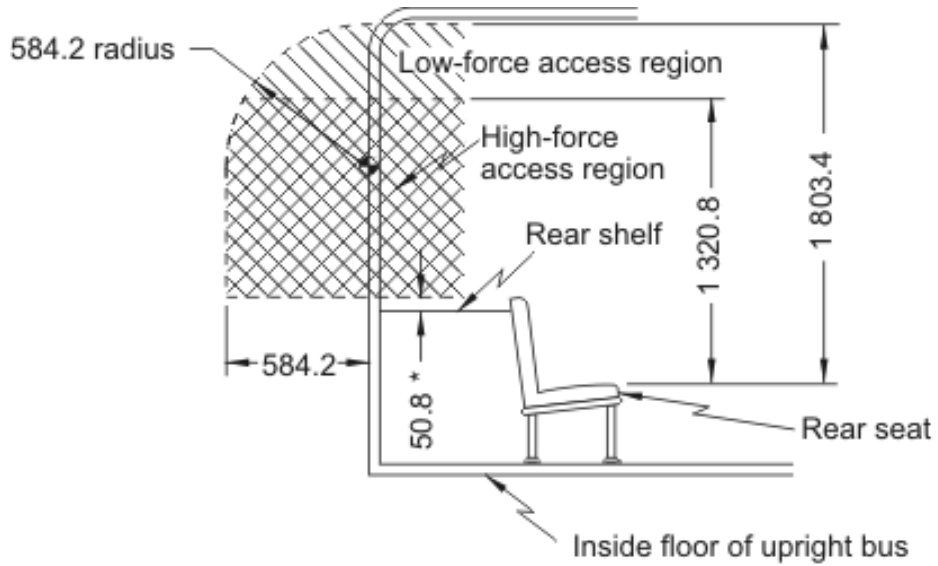
- Notes:  
 1. Dimensions in mm  
 2. Drawing not to scale

FIGURE 3B — ISSUE DE SECOURS LATÉRALE



- Remarques :  
 1. Les dimensions sont exprimées en mm  
 2. Le dessin n'est pas à l'échelle

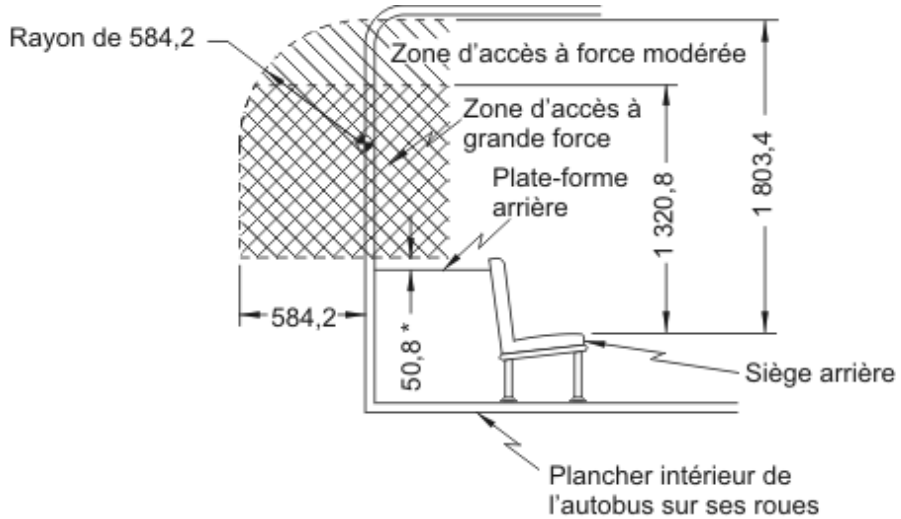
FIGURE 3C — REAR EMERGENCY EXIT WITH REAR OBSTRUCTION



Notes:

1. Dimensions in mm
2. Drawing not to scale
3. \* Clearance area around obstructions

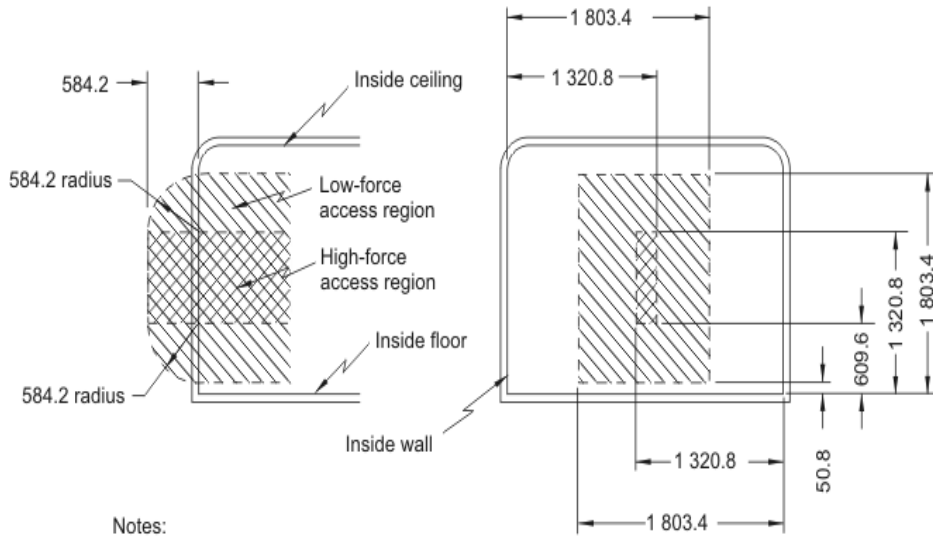
FIGURE 3C — ISSUE DE SECOURS ARRIÈRE AVEC OBSTACLE ARRIÈRE



Remarques :

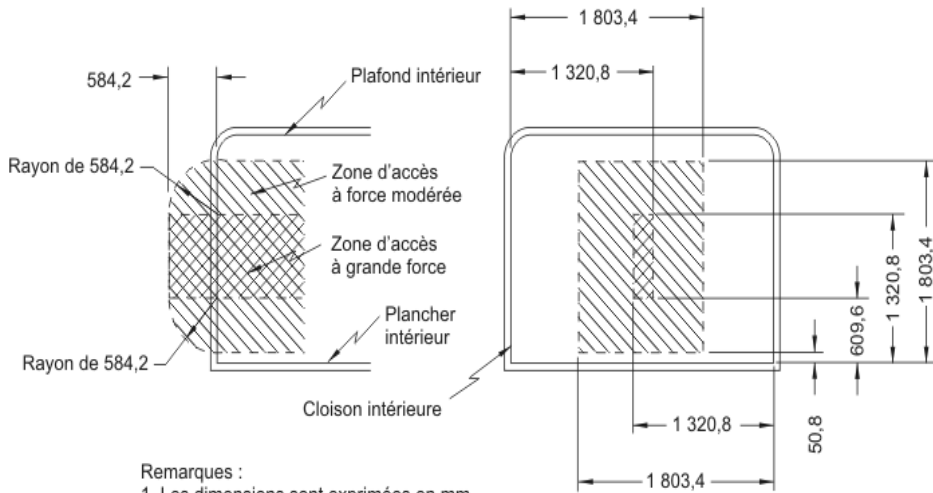
1. Les dimensions sont exprimées en mm
2. Le dessin n'est pas à l'échelle
3. \* Espace libre autour des obstacles

FIGURE 3D — REAR EMERGENCY EXIT WITHOUT REAR OBSTRUCTION



- Notes:
1. Dimensions in mm
  2. Drawing not to scale
  3. The access region is the spatial volume created by the intersection of the projections of the areas shown in the two views

FIGURE 3D — ISSUE DE SECOURS ARRIÈRE SANS OBSTACLE ARRIÈRE



- Remarques :
1. Les dimensions sont exprimées en mm
  2. Le dessin n'est pas à l'échelle
  3. La zone d'accès s'entend du volume spatial formé par l'intersection des projections des surfaces illustrées dans les deux vues

FIGURE 4 — HEAD FORM

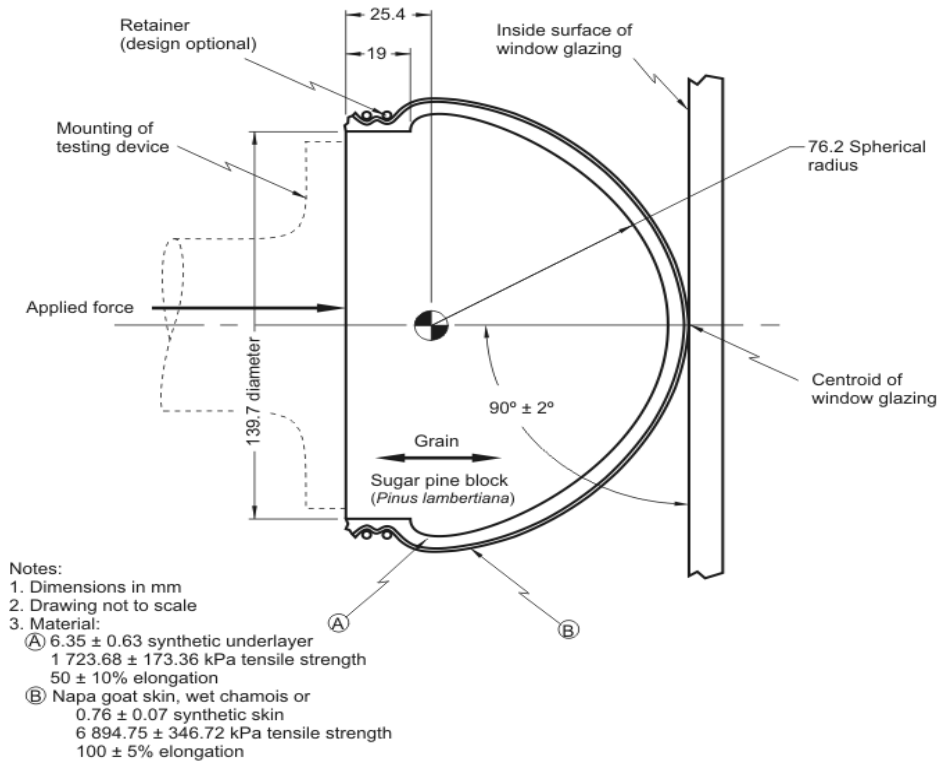
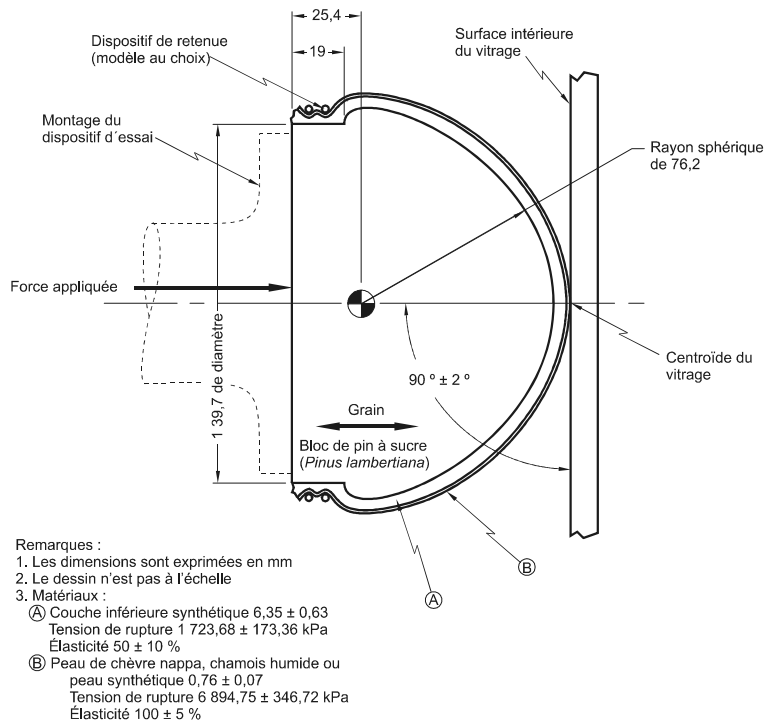


FIGURE 4 — FORME DE TÊTE



**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.)*

**Issue and objectives**

This amendment introduces minor modifications to the *Motor Vehicle Safety Regulations*, hereafter referred to as the Regulations, to clarify, update and correct the existing Regulations. Also, it re-enacts three sections of the Regulations to extend their application beyond their current expiration dates. This ensures that the safety requirements contained in these sections will not cease to have the force and effect of law before upcoming amendments to these safety standards. This amendment to the Regulations is directly published in the *Canada Gazette*, Part II, in accordance with subsection 11(4) of the *Motor Vehicle Safety Act*, as no substantive changes are made to the existing Regulations.

**Description and rationale**

A modification to section 106, *Brake Hoses*, of Schedule IV of the Regulations corrects the classes of vehicles to which this safety standard applies. Section 106 applies to most classes of motor vehicles that are regulated under the authority of the *Motor Vehicle Safety Act*, including all motorcycle sub-classes (enclosed, open, limited-speed and motor tricycle), and not only to enclosed motorcycles, as was the case in the Regulations prior to this amendment. It also applies to trailers and trailer converter dollies, but does not apply to low speed vehicles. It appears that the applicability was overlooked and omitted when section 106 was last amended. These corrections to the applicability of section 106 now make this section consistent with Schedule III of the Regulations, which correctly indicates the classes of vehicle to which section 106 applies. Prior to the most recent previous amendment, section 106 applied to all motorcycle sub-classes, trailers and trailer converter dollies, and was at that time modified to be harmonized with the United States requirements pertaining to brake hoses. The United States safety standard for brake hoses currently includes these classes of vehicles.

In addition, the following sections, which currently expire January 1, 2010, are re-enacted by this amendment to the Regulations:

- Section 108, *Lighting System and Retroreflective Devices*, of Schedule IV;
- Subsections 114(1), 114(2) and 114(3) of section 114, *Theft Protection and Rollaway Prevention*, of Schedule IV; and
- Section 122, *Motorcycle Brake Systems*, of Schedule IV.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**6. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Gazette du Canada* Partie II.**

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION**

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Question et objectifs**

Cette modification apporte des changements mineurs au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, ci-après désigné le Règlement, afin de préciser, de mettre à jour et d'apporter des corrections au présent règlement. De plus, cette modification ré-édicte trois articles du Règlement afin de prolonger leur application au-delà de leur date de cessation d'effet. Cette prolongation permettra de s'assurer que les exigences en matière de sécurité que ces articles renferment ne cesseront pas d'avoir force de loi avant la publication de modifications prévues prochainement à ces normes de sécurité. Cette modification au Règlement est publiée directement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, en vertu du paragraphe 11(4) de la *Loi sur la sécurité automobile*, puisque aucun changement important n'est apporté au présent règlement.

**Description et justification**

Un changement apporté à l'article 106, *Boyaux de frein*, de l'annexe IV du Règlement corrige les catégories de véhicules auxquelles cette norme de sécurité s'applique. L'article 106 s'applique à la plupart des catégories de véhicules automobiles qui sont régies en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*, y compris à toutes les sous-catégories de motocyclettes (motocyclettes à habitacle fermé, sans habitacle fermé, à vitesse limitée, et tricycles à moteur), et non seulement aux motocyclettes à habitacle fermé comme c'était le cas dans le Règlement avant la présente modification. Cet article s'applique aussi aux remorques et aux chariots de conversion, mais ne s'applique pas aux véhicules à basse vitesse. Il semble que l'on n'ait pas tenu compte du domaine d'application lors de la dernière modification à l'article 106. Ces corrections au domaine d'application de l'article 106 rendent désormais cet article conforme à l'annexe III du Règlement, qui présente correctement les catégories de véhicules auxquelles l'article 106 s'applique. Avant sa plus récente modification précédente, l'article 106 s'appliquait à toutes les sous-catégories de motocyclettes, aux remorques et aux chariots de conversion, et avait alors été modifié dans le but de s'harmoniser avec les exigences des États-Unis relatives aux boyaux de frein. La norme de sécurité des États-Unis pour les boyaux de frein comprend ces catégories de véhicules.

De plus, les articles suivants, qui cessent d'avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2010, sont ré-édictees par la présente modification au Règlement :

- L'article 108, *Système d'éclairage et dispositifs rétro réfléchissants*, de l'annexe IV;
- Les paragraphes 114(1), 114(2) et 114(3) de l'article 114, *Protection contre le vol et immobilisation*, de l'annexe IV;
- L'article 122, *Systèmes de freinage des motocyclettes*, de l'annexe IV.

This ensures that the safety requirements contained in these sections, through incorporation of technical standard documents, will not cease to have the force and effect of law before the next substantive amendments planned to these sections are proposed and published. The new expiry date of these sections is January 1, 2015.

Minor editorial corrections were also made to the standards affected by this amendment. In particular, this amendment corrects discrepancies that existed between the French and English versions of section 108, as well as of subsection 114(4) of the Regulations.

Finally, this amendment updates the figures contained in section 217, *Bus Window Retention, Release and Emergency Exits*, of Schedule IV of the Regulations with the most recent figures available. The update to the figures replaces imperial units with metric units only, and improves the quality of the drawings.

### **Consultation**

Because this amendment is corrective in nature, and simply renews three of the safety standards under the Regulations, it is not controversial and does not bring any substantive changes to the Regulations. The intention to move forward with this amendment was announced in May 2009 in the Department of Transport's Regulatory Plan, which is widely distributed to interested stakeholders, either directly or through various associations on a quarterly basis. No comments were received.

### **Implementation, enforcement and service standards**

This amendment comes into effect on the date of its publication in the *Canada Gazette*, Part II.

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the Regulations. The Department of Transport monitors self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. In addition, when a defect in a vehicle or equipment is identified, the manufacturer or importer must issue a Notice of Defect to owners and to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities. If a vehicle does not comply with a Canadian safety standard, the manufacturer or importer is liable to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

### **Contact**

Julie Deschatelets  
Senior Regulatory Development Engineer  
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate  
Transport Canada  
275 Slater Street, 17th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Email: julie.deschatelets@tc.gc.ca

Cette prolongation permettra de s'assurer que les exigences en matière de sécurité que ces articles renferment, par l'incorporation de documents de normes techniques, ne cesseront pas d'avoir force de loi avant que les modifications substantielles prévues prochainement à ces articles soient proposées et publiées. La nouvelle date de cessation d'effet de ces articles est le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Des corrections mineures d'ordre rédactionnel sont également apportées aux normes touchées par la présente modification. Notamment, cette modification corrige des divergences qu'il y avait entre les versions anglaise et française de l'article 108, ainsi que du paragraphe 114(4) du Règlement.

En dernier lieu, cette modification met à jour les figures comprises dans l'article 217, *Fixation et ouverture des fenêtres d'autobus et issues de secours*, de l'annexe IV du Règlement, pour les substituer aux figures les plus récentes disponibles. La mise à jour de ces figures remplace les unités impériales par seulement les unités métriques et améliore la qualité des dessins.

### **Consultation**

Puisque cette modification est de nature corrective et ré-édicte simplement trois normes de sécurité du Règlement, cette modification ne prête pas à controverse et n'apporte aucun changement important à la réglementation. Le ministère des Transports a annoncé en mai 2009 son intention d'aller de l'avant avec cette modification dans son plan de réglementation, qui fait l'objet d'une large diffusion chaque trimestre auprès des parties intéressées, de façon directe ou par l'entremise de diverses associations. Le Ministère n'a reçu aucun commentaire.

### **Mise en œuvre, application et normes de service**

Cette modification entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Il incombe aux fabricants de véhicules automobiles et aux importateurs automobiles de s'assurer que leurs produits soient conformes aux exigences du Règlement. Le ministère des Transports surveille les programmes d'autocertification des fabricants et des importateurs en examinant leurs documents relatifs aux essais et en inspectant les véhicules, ainsi qu'en menant des essais sur des véhicules provenant du marché libre. De plus, lorsqu'un défaut est décelé sur un véhicule ou un équipement, le fabricant ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Si un véhicule n'est pas conforme à une norme de sécurité canadienne, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites et, s'il est jugé coupable, il peut recevoir une amende tel qu'il est stipulé dans la *Loi sur la sécurité automobile*.

### **Personne-ressource**

Julie Deschatelets  
Ingénieure principale de l'élaboration de la réglementation  
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile  
Transports Canada  
275, rue Slater, 17<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Courriel : julie.deschatelets@tc.gc.ca

Registration  
SOR/2009-331 December 10, 2009

FEDERAL COURTS ACT

**Rules Amending the Federal Courts Rules  
(Summary Judgment and Summary Trial)**

The rules committee of the Federal Court of Appeal and the Federal Court, pursuant to section 46<sup>a</sup> of the *Federal Courts Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Rules Amending the Federal Courts Rules (Summary Judgment and Summary Trial)*.

Ottawa, September 18, 2009

ALLAN LUTFY  
*Chief Justice of the Federal Court*

P.C. 2009-1985 December 10, 2009

Whereas, pursuant to paragraph 46(4)(a)<sup>c</sup> of the *Federal Courts Act*<sup>b</sup>, a copy of the proposed *Rules Amending the Federal Courts Rules (Summary Judgment and Summary Trial)*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 24, 2009 and interested persons were invited to make representations with respect to the proposed Rules;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to section 46<sup>a</sup> of the *Federal Courts Act*<sup>b</sup>, hereby approves the annexed *Rules Amending the Federal Courts Rules (Summary Judgment and Summary Trial)*, made by the rules committee of the Federal Court of Appeal and the Federal Court.

**RULES AMENDING THE FEDERAL  
COURTS RULES (SUMMARY JUDGMENT  
AND SUMMARY TRIAL)**

**AMENDMENTS**

**1. The portion of paragraph 50(1)(c) of the *Federal Courts Rules*<sup>1</sup> before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(c) for summary judgment or summary trial other than

**2. Subsection 81(1) of the Rules is replaced by the following:**

**81.** (1) Affidavits shall be confined to facts within the deponent's personal knowledge except on motions, other than motions for summary judgment or summary trial, in which statements as to the deponent's belief, with the grounds for it, may be included.

**3. The heading before rule 213 and rules 213 to 219 of the Rules are replaced by the following:**

Content of affidavits

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 8, s. 44  
<sup>b</sup> S.C. 2002, c. 8, s. 14  
<sup>c</sup> S.C. 1990, c. 8, s. 14(4)  
<sup>1</sup> SOR/98-106; SOR/2004-283

Enregistrement  
DORS/2009-331 Le 10 décembre 2009

LOI SUR LES COURS FÉDÉRALES

**Règles modifiant les Règles des Cours fédérales  
(jugement et procès sommaires)**

En vertu de l'article 46<sup>a</sup> de la *Loi sur les Cours fédérales*<sup>b</sup>, le comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale établit les *Règles modifiant les Règles des Cours fédérales (jugement et procès sommaires)*, ci-après.

Ottawa, le 18 septembre 2009

*Le juge en chef de la Cour fédérale,*  
ALLAN LUTFY

C.P. 2009-1985 Le 10 décembre 2009

Attendu que, conformément à l'alinéa 46(4)(a)<sup>c</sup> de la *Loi sur les Cours fédérales*<sup>b</sup>, le projet de règles intitulé *Règles modifiant les Règles des Cours fédérales (jugement et procès sommaires)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 24 janvier 2009 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu de l'article 46<sup>a</sup> de la *Loi sur les Cours fédérales*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve les *Règles modifiant les Règles des Cours fédérales (jugement et procès sommaires)*, ci-après, établies par le comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale.

**RÈGLES MODIFIANT LES RÈGLES DES  
COURS FÉDÉRALES (JUGEMENT ET  
PROCÈS SOMMAIRES)**

**MODIFICATIONS**

**1. Le passage de l'alinéa 50(1)(c) des *Règles des Cours fédérales*<sup>1</sup> précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

c) une requête en jugement sommaire ou en procès sommaire, sauf :

**2. Le paragraphe 81(1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**81.** (1) Les affidavits se limitent aux faits dont le déclarant a une connaissance personnelle, sauf s'ils sont présentés à l'appui d'une requête – autre qu'une requête en jugement sommaire ou en procès sommaire – auquel cas ils peuvent contenir des déclarations fondées sur ce que le déclarant croit être les faits, avec motifs à l'appui.

**3. L'intertitre précédant la règle 213 et les règles 213 à 219 des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :**

Contenu

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 8, art. 44  
<sup>b</sup> L.C. 2002, ch. 8, art. 14  
<sup>c</sup> L.C. 1990, ch. 8, par. 14(4)  
<sup>1</sup> DORS/98-106; DORS/2004-283

SUMMARY JUDGMENT AND SUMMARY TRIAL

*Motion and Service*

Motion by a party **213.** (1) A party may bring a motion for summary judgment or summary trial on all or some of the issues raised in the pleadings at any time after the defendant has filed a defence but before the time and place for trial have been fixed.

Further motion (2) If a party brings a motion for summary judgment or summary trial, the party may not bring a further motion for either summary judgment or summary trial except with leave of the Court.

Obligations of moving party (3) A motion for summary judgment or summary trial in an action may be brought by serving and filing a notice of motion and motion record at least 20 days before the day set out in the notice for the hearing of the motion.

Obligations of responding party (4) A party served with a motion for summary judgment or summary trial shall serve and file a respondent's motion record not later than 10 days before the day set out in the notice of motion for the hearing of the motion.

*Summary Judgment*

Facts and evidence required **214.** A response to a motion for summary judgment shall not rely on what might be adduced as evidence at a later stage in the proceedings. It must set out specific facts and adduce the evidence showing that there is a genuine issue for trial.

If no genuine issue for trial **215.** (1) If on a motion for summary judgment the Court is satisfied that there is no genuine issue for trial with respect to a claim or defence, the Court shall grant summary judgment accordingly.

Genuine issue of amount or question of law (2) If the Court is satisfied that the only genuine issue is  
 (a) the amount to which the moving party is entitled, the Court may order a trial of that issue or grant summary judgment with a reference under rule 153 to determine the amount; or  
 (b) a question of law, the Court may determine the question and grant summary judgment accordingly.

Powers of Court (3) If the Court is satisfied that there is a genuine issue of fact or law for trial with respect to a claim or a defence, the Court may  
 (a) nevertheless determine that issue by way of summary trial and make any order necessary for the conduct of the summary trial; or  
 (b) dismiss the motion in whole or in part and order that the action, or the issues in the action not disposed of by summary judgment, proceed to trial or that the action be conducted as a specially managed proceeding.

JUGEMENT ET PROCÈS SOMMAIRES

*Requête et signification*

Requête d'une partie **213.** (1) Une partie peut présenter une requête en jugement sommaire ou en procès sommaire à l'égard de toutes ou d'une partie des questions que soulèvent les actes de procédure. Le cas échéant, elle la présente après le dépôt de la défense du défendeur et avant que les heures, date et lieu de l'instruction soient fixés.

Nouvelle requête (2) Si une partie présente l'une de ces requêtes en jugement sommaire ou en procès sommaire, elle ne peut présenter de nouveau l'une ou l'autre de ces requêtes à moins d'obtenir l'autorisation de la Cour.

Obligations du requérant (3) La requête en jugement sommaire ou en procès sommaire dans une action est présentée par signification et dépôt d'un avis de requête et d'un dossier de requête au moins vingt jours avant la date de l'audition de la requête indiquée dans l'avis.

Obligations de l'autre partie (4) La partie qui reçoit signification de la requête signifie et dépose un dossier de réponse au moins dix jours avant la date de l'audition de la requête indiquée dans l'avis de requête.

JUGEMENT SOMMAIRE

Faits et éléments de preuve nécessaires **214.** La réponse à une requête en jugement sommaire ne peut être fondée sur un élément qui pourrait être produit ultérieurement en preuve dans l'instance. Elle doit énoncer les faits précis et produire les éléments de preuve démontrant l'existence d'une véritable question litigieuse.

Absence de véritable question litigieuse **215.** (1) Si, par suite d'une requête en jugement sommaire, la Cour est convaincue qu'il n'existe pas de véritable question litigieuse quant à une déclaration ou à une défense, elle rend un jugement sommaire en conséquence.

Somme d'argent ou point de droit (2) Si la Cour est convaincue que la seule véritable question litigieuse est :  
 a) la somme à laquelle le requérant a droit, elle peut ordonner l'instruction de cette question ou rendre un jugement sommaire assorti d'un renvoi pour détermination de la somme conformément à la règle 153;  
 b) un point de droit, elle peut statuer sur celui-ci et rendre un jugement sommaire en conséquence.

Pouvoirs de la Cour (3) Si la Cour est convaincue qu'il existe une véritable question de fait ou de droit litigieuse à l'égard d'une déclaration ou d'une défense, elle peut :  
 a) néanmoins trancher cette question par voie de procès sommaire et rendre toute ordonnance nécessaire pour le déroulement de ce procès;  
 b) rejeter la requête en tout ou en partie et ordonner que l'action ou toute question litigieuse non tranchée par jugement sommaire soit instruite ou que l'action se poursuive à titre d'instance à gestion spéciale.



*Summary Trial*

PROCÈS SOMMAIRE

Motion record for summary trial	<b>216.</b> (1) The motion record for a summary trial shall contain all of the evidence on which a party seeks to rely, including	<b>216.</b> (1) Le dossier de requête en procès sommaire contient la totalité des éléments de preuve sur lesquels une partie compte se fonder, notamment :	Dossier de requête en procès sommaire
	(a) affidavits;	a) les affidavits;	
	(b) admissions under rule 256;	b) les aveux visés à la règle 256;	
	(c) affidavits or statements of an expert witness prepared in accordance with subsection 258(5); and	c) les affidavits et les déclarations des témoins experts établis conformément au paragraphe 258(5);	
	(d) any part of the evidence that would be admissible under rules 288 and 289.	d) les éléments de preuve admissibles en vertu des règles 288 et 289.	
Further affidavits or statements	(2) No further affidavits or statements may be served, except	(2) Des affidavits ou déclarations supplémentaires ne peuvent être signifiés que si, selon le cas :	Affidavits ou déclarations supplémentaires
	(a) in the case of the moving party, if their content is limited to evidence that would be admissible at trial as rebuttal evidence and they are served and filed at least 5 days before the day set out in the notice of motion for the hearing of the summary trial; or	a) s'agissant du requérant, ces affidavits ou déclarations seraient admissibles en contre-preuve à l'instruction et leurs signification et dépôt sont faits au moins cinq jours avant la date de l'audition de la requête indiquée dans l'avis de requête;	
	(b) with leave of the Court.	b) la Cour l'autorise.	
Conduct of summary trial	(3) The Court may make any order required for the conduct of the summary trial, including an order requiring a deponent or an expert who has given a statement to attend for cross-examination before the Court.	(3) La Cour peut rendre toute ordonnance nécessaire au déroulement du procès sommaire, notamment pour obliger le déclarant d'un affidavit ou le témoin expert ayant fait une déclaration à se présenter à un contre-interrogatoire devant la Cour.	Déroulement du procès sommaire
Adverse inference	(4) The Court may draw an adverse inference if a party fails to cross-examine on an affidavit or to file responding or rebuttal evidence.	(4) La Cour peut tirer des conclusions défavorables du fait qu'une partie ne procède pas au contre-interrogatoire du déclarant d'un affidavit ou ne dépose pas de preuve contradictoire.	Conclusions défavorables
Dismissal of motion	(5) The Court shall dismiss the motion if	(5) La Cour rejete la requête si, selon le cas :	Rejet de la requête
	(a) the issues raised are not suitable for summary trial; or	a) les questions soulevées ne se prêtent pas à la tenue d'un procès sommaire;	
	(b) a summary trial would not assist in the efficient resolution of the action.	b) un procès sommaire n'est pas susceptible de contribuer efficacement au règlement de l'action.	
Judgment generally or on issue	(6) If the Court is satisfied that there is sufficient evidence for adjudication, regardless of the amounts involved, the complexities of the issues and the existence of conflicting evidence, the Court may grant judgment either generally or on an issue, unless the Court is of the opinion that it would be unjust to decide the issues on the motion.	(6) Si la Cour est convaincue de la suffisance de la preuve pour trancher l'affaire, indépendamment des sommes en cause, de la complexité des questions en litige et de l'existence d'une preuve contradictoire, elle peut rendre un jugement sur l'ensemble des questions ou sur une question en particulier à moins qu'elle ne soit d'avis qu'il serait injuste de trancher les questions en litige dans le cadre de la requête.	Jugement sur l'ensemble des questions ou sur une question en particulier
Order disposing of action	(7) On granting judgment, the Court may make any order necessary for the disposition of the action, including an order	(7) Au moment de rendre son jugement, la Cour peut rendre toute ordonnance nécessaire afin de statuer sur l'action, notamment :	Ordonnance pour statuer sur l'action
	(a) directing a trial to determine the amount to which the moving party is entitled or a reference under rule 153 to determine that amount;	a) ordonner une instruction portant sur la détermination de la somme à laquelle a droit le requérant ou le renvoi de cette détermination conformément à la règle 153;	
	(b) imposing terms respecting the enforcement of the judgment; and	b) imposer les conditions concernant l'exécution forcée du jugement;	
	(c) awarding costs.	c) adjuger les dépens.	
Trial or specially managed proceeding	(8) If the motion for summary trial is dismissed in whole or in part, the Court may order the action, or the issues in the action not disposed of by summary trial, to proceed to trial or order that the action be conducted as a specially managed proceeding.	(8) Si la requête en procès sommaire est rejetée en tout ou en partie, la Cour peut ordonner que l'action ou toute question litigieuse non tranchée par jugement sommaire soit instruite ou que l'action se poursuive à titre d'instance à gestion spéciale.	Instruction ou instance à gestion spéciale

*General*

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Right of plaintiff who obtains judgment	<p><b>217.</b> A plaintiff who obtains judgment under rule 215 or 216 may proceed against the same defendant for any other relief and may proceed against any other defendant for the same or any other relief.</p>	<p><b>217.</b> Le demandeur qui obtient un jugement au titre des règles 215 ou 216 peut poursuivre le même défendeur pour une autre réparation ou poursuivre un autre défendeur pour toute réparation.</p>	Droits du demandeur obtenant jugement
Powers of Court	<p><b>218.</b> If judgment under rule 215 or 216 is refused or is granted only in part, the Court may make an order specifying which material facts are not in dispute and defining the issues to be tried and may also make an order</p> <p>(a) for payment into court of all or part of the claim;</p> <p>(b) for security for costs; or</p> <p>(c) limiting the nature and scope of the examination for discovery to matters not covered by the affidavits filed on the motion for summary judgment or summary trial or by any cross-examination on them and providing for their use at trial in the same manner as an examination for discovery.</p>	<p><b>218.</b> Si le jugement visé aux règles 215 ou 216 est refusé ou n'est accordé qu'en partie, la Cour peut, par ordonnance, préciser les faits substantiels qui ne sont pas en litige et déterminer les questions à instruire, ainsi que :</p> <p>a) ordonner la consignation à la Cour d'une somme d'argent représentant la totalité ou une partie de la réclamation;</p> <p>b) ordonner la fourniture d'un cautionnement pour dépens;</p> <p>c) limiter la nature et l'étendue de l'interrogatoire préalable aux questions non visées par les affidavits déposés à l'appui de la requête en jugement sommaire ou en procès sommaire, ou par tout contre-interrogatoire s'y rapportant, et permettre leur utilisation à l'instruction de la même manière qu'un interrogatoire préalable.</p>	Pouvoirs de la Cour
Stay of execution	<p><b>219.</b> On granting judgment under rule 215 or 216, the Court may order that enforcement of the judgment be stayed pending the determination of any other issue in the action or in a counterclaim or third party claim.</p>	<p><b>219.</b> Au moment de rendre un jugement en application des règles 215 ou 216, la Cour peut ordonner de surseoir à l'exécution forcée du jugement jusqu'à la détermination de toute autre question soulevée dans l'action ou dans une demande reconventionnelle ou une mise en cause.</p>	Sursis d'exécution
Motion for summary judgment or summary trial	<p><b>4. Rule 297 of the Rules is replaced by the following:</b></p> <p><b>297.</b> No motion for summary judgment or summary trial may be brought in a simplified action.</p>	<p><b>4. La règle 297 des mêmes règles est remplacée par ce qui suit :</b></p> <p><b>297.</b> Aucune requête en jugement sommaire ou en procès sommaire ne peut être présentée dans une action simplifiée.</p>	Requête en jugement sommaire ou en procès sommaire
Service and filing of motion record	<p><b>5. Subsection 364(3) of the Rules is replaced by the following:</b></p> <p>(3) Subject to subsections 51(2), 163(1) and 213(3), on a motion other than a motion under rule 369, the motion record shall be served and filed at least two days before the day set out in the notice of motion for the hearing of the motion.</p>	<p><b>5. Le paragraphe 364(3) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :</b></p> <p>(3) Sous réserve des paragraphes 51(2), 163(1) et 213(3), le dossier de requête, sauf s'il s'agit d'une requête présentée selon la règle 369, est signifié et déposé au moins deux jours avant la date de l'audition de la requête indiquée dans l'avis de requête.</p>	Signification et dépôt du dossier de requête
Respondent's motion record	<p><b>6. Subsection 365(1) of the Rules is replaced by the following:</b></p> <p><b>365.</b> (1) Subject to subsections 213(4) and 369(2), a respondent to a motion shall serve a respondent's motion record and file three copies of it not later than 2:00 p.m. on the last business day before the hearing of the motion.</p>	<p><b>6. Le paragraphe 365(1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :</b></p> <p><b>365.</b> (1) Sous réserve des paragraphes 213(4) et 369(2), l'intimé signifie un dossier de réponse et en dépose trois copies au plus tard à 14 heures le dernier jour ouvrable précédant l'audition de la requête.</p>	Dossier de l'intimé
Memorandum of fact and law required	<p><b>7. Section 366 of the Rules is replaced by the following:</b></p> <p><b>366.</b> On a motion for summary judgment or summary trial, for an interlocutory injunction, for the determination of a question of law or for the certification of a proceeding as a class proceeding, or if the Court so orders, a motion record shall contain a memorandum of fact and law instead of written representations.</p>	<p><b>7. La règle 366 des mêmes règles est remplacée par ce qui suit :</b></p> <p><b>366.</b> Dans le cas d'une requête en jugement sommaire ou en procès sommaire, d'une requête pour obtenir une injonction interlocutoire, d'une requête soulevant un point de droit ou d'une requête en autorisation d'une instance comme recours collectif, ou lorsque la Cour l'ordonne, le dossier de requête contient un mémoire des faits et du droit au lieu de prétentions écrites.</p>	Mémoire requis

**COMING INTO FORCE**

**8. These Rules come into force on the day on which they are registered.**

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Rules.)*

***Issue and objectives***

These *Rules Amending the Federal Courts Rules* (“the Rules”) modify the existing rules on summary judgment found in Rules 213 through 219 by among other things, adding a summary trial procedure. Necessary consequential amendments are also made.

Motions for summary judgment may be granted by the Court where there is no genuine issue for trial. Such motions are based solely on the evidence adduced by the parties in their motion records (e.g. affidavits or other documents). The availability of summary judgment allows for the efficient disposition of actions, in whole or in part, where a trial to hear a full range of evidence is unnecessary.

The current judicial interpretation of the summary judgment rules limits the instances in which summary judgment will be granted. The jurisprudence requires that a motion for summary judgment be dismissed where an issue of credibility arises or where there is conflicting evidence and the outcome of the motion turns on the drawing of inferences. Thus, the existing provisions for summary judgment in the Federal Court do not provide the flexibility needed to manage the Court’s caseload efficiently by the expeditious disposition of cases that do not require a full trial.

These amendments also clarify the evidentiary burden that must be met by a party to a summary judgment motion in accordance with the existing jurisprudence.

These proposed amendments have no financial repercussions.

These amendments were pre-published on Saturday, January 24, 2009, in vol. 143, No. 4 of the *Canada Gazette*, Part I.

Subject to the approval of the Governor in Council, the Federal Court of Appeal and the Federal Court Rules Committee can make, amend or cancel any rule.

***Description and rationale***

The Rules Committee of the Federal Court of Appeal and the Federal Court (the “Committee”) has determined that the administration of justice would be better served by the incorporation of a summary trial procedure, similar to that found in rule 18A of the *British Columbia Rules of Court*, into the *Federal Courts Rules*. Such an amendment allows the Court to dispose summarily of actions in a greater range of circumstances than is permitted under current rule 216(3). These amendments also serve to give the parties greater control over the pace of their litigation.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**8. Les présentes règles entrent en vigueur à la date de leur enregistrement.**

**RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION**

*(Ce résumé ne fait pas partie des Règles.)*

***Question et objectifs***

Les *Règles modifiant les Règles des Cours fédérales* modifient les règles 213 à 219 des *Règles des Cours fédérales* (les Règles) actuelles, lesquelles portent sur le jugement sommaire, en ajoutant, entre autres choses, une procédure de procès sommaire. Les modifications connexes nécessaires sont également apportées.

Les requêtes en jugement sommaire peuvent être accueillies par la Cour lorsque cette dernière est convaincue qu’il n’y a pas de véritable question à trancher par voie de procès. Ces requêtes se fondent uniquement sur la preuve introduite par les parties dans leur dossier de requête (par exemple les affidavits ou autres documents). La possibilité d’obtenir un jugement sommaire permet de régler efficacement les actions, en tout ou en partie, lorsqu’il est inutile de tenir un procès complet afin d’entendre la totalité des éléments de preuve.

L’interprétation judiciaire actuellement donnée aux règles sur le jugement sommaire limite les instances dans lesquelles un jugement sommaire sera accordé. La jurisprudence exige qu’une requête en jugement sommaire soit rejetée lorsqu’une question de crédibilité est soulevée ou lorsqu’il y a des preuves contradictoires et que l’issue de la requête repose sur des inférences. Ainsi, les dispositions actuelles concernant le jugement sommaire à la Cour fédérale n’offrent pas la souplesse nécessaire pour gérer l’ensemble des causes devant la Cour efficacement par le règlement accéléré des causes qui ne requièrent pas un procès complet.

De plus, ces modifications précisent le fardeau de la preuve incombant à une partie à une requête en jugement sommaire, conformément à la jurisprudence actuelle.

Les modifications envisagées n’auront pas de répercussions financières.

La publication au préalable de ces modifications se trouve dans le volume 143, numéro 4 de la Partie I de la *Gazette du Canada* en date du samedi 24 janvier 2009.

Sous réserve de l’approbation du gouverneur en conseil, le Comité des règles de la Cour d’appel fédérale et de la Cour fédérale peut adopter, modifier ou abroger l’une ou l’autre règle.

***Description et justification***

Le Comité des règles de la Cour d’appel fédérale et de la Cour fédérale (le Comité) a conclu que l’administration de la justice serait mieux servie par l’insertion, dans les *Règles des Cours fédérales*, d’une procédure de procès sommaire, semblable à celle qui figure à l’article 18A des *British Columbia Rules of Court*. Une telle modification permet à la Cour de décider sommairement de l’action dans un plus grand nombre de circonstances que ce que prévoit le paragraphe 216(3) des règles actuelles. Avec ces modifications, les parties pourront aussi exercer un meilleur contrôle sur la progression du litige.

The rules governing summary judgment are therefore amended to establish a summary trial proceeding in addition to motions for summary judgment. These amendments enable the Court to determine an issue or action by way of summary trial even though there is conflicting evidence or issues of credibility which, prior to these amendments, would have required a full trial.

The amendments also permit a party to bring a motion for summary trial where, in the party's opinion, there are genuine issues that could be determined without a full trial.

These amendments expand the number of instances in which an action may be disposed of summarily providing greater flexibility to the parties and to the Court and enhancing access to justice.

The amendments also clarify the evidentiary burden on a party responding to a summary judgment motion to make it consistent with recent jurisprudence.

#### Technical description

To meet the above-mentioned objectives, the Committee makes the following amendments to the Rules:

- Rule 50(1)(c) is amended to clarify that a prothonotary does not have jurisdiction to hear and determine a motion for summary trial.
- Rule 81(1) is amended to clarify that the exception which allows affidavits on information and belief to be filed in support of motions is not applicable to motions for summary judgment or summary trial.
- Rule 213(1) is amended to allow a party to bring a motion for summary judgment or summary trial prior to the time, date and location of the trial having been fixed. The Committee notes that the Court continues to have an overriding power to dispense with compliance with any of the Rules in special circumstances pursuant to rule 55.
- Rule 213(2) is replaced by a provision which limits a party to bringing one motion for summary judgment or summary trial. Subsequent motions pursuant to rule 213(1) may only be brought with leave of the Court.
- A new rule 213(3) requires the moving party to serve and file its motion record at least 20 days prior to the date set for the hearing of the motion. New rule 213(4) provides for a deadline of 10 days before the hearing date for any responding materials to be served and filed.
- New rule 214 clarifies the evidentiary burden on the responding party to a motion for summary judgment to render it consistent with recent jurisprudence.
- Rule 215(3) replaces former rule 216(3). Rule 215(3)(a) gives the Court the power to proceed to determine an action or issue by way of a summary trial even where it is satisfied that there is a genuine issue of fact and law for trial. The Court may make any order necessary for the conduct of the summary trial.
- Rule 215(3)(b) empowers the Court to dismiss a motion for summary judgment in whole or in part and order that the matter proceed to trial and be specially managed thereby allowing the matter to move forward as quickly as possible.
- Rule 216 is added to provide a summary trial mechanism. It sets out the type of evidence which may be adduced [216(1)];

Les dispositions des Règles relatives au jugement sommaire sont donc modifiées afin d'établir une procédure de procès sommaire qui s'ajoutera aux requêtes en jugement sommaire. Ces modifications permettent à la Cour de trancher une question ou de juger une action par procès sommaire, bien que la preuve soit contradictoire ou que des questions de crédibilité soient soulevées, ce qui exigerait normalement la tenue d'un procès complet avant ces modifications.

De plus, ces modifications permettent à une partie de déposer une requête pour un procès sommaire, lorsqu'elle est d'avis qu'il existe de véritables questions qui pourraient être tranchées en l'absence d'un procès complet.

Par conséquent, ces modifications augmenteront le nombre d'instances dans lesquelles une action pourra être jugée sommairement, cela offrant une souplesse accrue aux parties et à la Cour, et améliorant l'accès à la justice.

De plus, ces modifications précisent le fardeau de la preuve qui incombe à une partie qui répond à une requête en jugement sommaire, en conformité avec la jurisprudence récente.

#### Description technique

Dans le but d'atteindre les objectifs susmentionnés, le Comité modifie les Règles de la façon suivante :

- L'alinéa 50(1)c) des Règles est modifié afin de préciser qu'un protonotaire n'a pas compétence pour entendre et juger une requête en procès sommaire.
- Le paragraphe 81(1) des Règles est modifié afin de préciser que l'exception qui permet que des affidavits contenant des déclarations fondées sur ce que le déclarant croit être les faits soient déposés au soutien de requêtes ne s'applique pas aux requêtes en jugement sommaire ou en procès sommaire.
- Le paragraphe 213(1) des Règles est modifié afin de permettre à une partie de présenter une requête en jugement sommaire ou en procès sommaire avant que l'heure, la date et le lieu de l'instruction soient fixés. Le Comité souligne que la Cour conserve, en vertu de l'article 55 des Règles, le pouvoir prépondérant, dans des circonstances spéciales, d'exempter une partie de l'application d'une règle.
- Le paragraphe 213(2) des Règles est remplacé par une disposition qui prévoit qu'une partie ne peut présenter qu'une seule requête en jugement sommaire ou en procès sommaire. Ce n'est qu'avec l'autorisation de la Cour que d'autres requêtes pourront être présentées en vertu du paragraphe 213(1) des Règles.
- Un nouveau paragraphe 213(3) exige que le requérant signifie et dépose son dossier de requête au moins 20 jours avant la date prévue pour l'audition de la requête. Le nouveau paragraphe 213(4) des Règles prévoit un délai de 10 jours avant la date d'audition pour la signification et le dépôt de documents soumis en réponse.
- Un nouvel article 214 des Règles précise, en conformité avec la jurisprudence récente, le fardeau de la preuve imposé à l'intimé à une requête en jugement sommaire.
- Le paragraphe 215(3) remplace l'ancien paragraphe 216(3). L'alinéa 215(3)a) des Règles confère à la Cour le pouvoir de juger une action ou trancher une question par procès sommaire, même lorsqu'elle est convaincue qu'il y a une véritable question de fait et de droit à instruire. La Cour peut rendre toute ordonnance nécessaire à la tenue du procès sommaire.

- delineates the scope of rebuttal evidence by the moving party [216(2)]; empowers the Court to make any order necessary for the conduct of the summary trial including an order requiring a witness to attend for cross-examination *viva voce* before the Court [216(3)]; permits the Court to draw an adverse inference where a party fails to cross-examine or file responding or rebuttal evidence [216(4)]; sets out the circumstances in which the Court may dismiss the motion for summary trial [216(5)]; empowers the Court to grant judgment if satisfied that there is sufficient evidence for adjudication [216(6)]; gives the Court the power to make any order necessary for the disposition of the action [216(7)]; and, if the motion for summary trial is dismissed, gives the Court the power to order that the matter proceed to trial and be specially managed [216(8)].
- Rules 217 to 219 are amended to include judgments under new rule 216 (summary trials).
  - Rule 218(c) of the French version is amended to better reflect the wording of the English version.
  - Rule 297 is amended to preclude motions for summary trial being brought in simplified actions (as is set out in rule 292 regarding actions in which each claim is exclusively for monetary relief in an amount not exceeding \$50,000 or, on motion, the Court orders that the action be conducted as a simplified action).
  - Rule 366 is amended to include motions for summary trial.

### Consultation

Sections 45.1 through 46 of the *Federal Courts Act* provide that the rules concerning the practice and procedure before the Federal Court of Appeal and the Federal Court are established by the Rules Committee of the Federal Court of Appeal and the Federal Court (the "Committee") subject to the approval of the Governor in Council.

The amendments regarding summary judgment and summary trial were approved by the Federal Courts Rules Committee, which comprises the Chief Justices of the Federal Court of Appeal and the Federal Court; judges of both the Federal Court of Appeal and the Federal Court; the Chief Administrator of the Courts Administration Service; and practising lawyers designated by the Attorney General of Canada from both the private and public sectors, upon consultation with the Chief Justices of the Federal Court of Appeal and the Federal Court.

A Discussion Paper was circulated by the Committee on October 13, 2006, with respect to summary judgment in the Federal Court, for the purpose of receiving comments on possible alternatives to current rule 216. This Discussion Paper and a Notice to the Profession were posted on the Web sites of both the Federal Court of Appeal and the Federal Court. Comments were received from judges of the Federal Court of Appeal and the Federal

- L'alinéa 215(3)b habilite la Cour à rejeter la requête en jugement sommaire en tout ou en partie et à ordonner que l'action soit instruite à titre d'instance à gestion spéciale qui accélérera sa progression.
- L'article 216 des Règles est ajouté afin de prévoir un mécanisme de procès sommaire. Il énumère le type de preuve qui peut être produite [216(1)]; il délimite la portée de la contre-preuve soumise par le requérant [216(2)]; il habilite la Cour à rendre toute ordonnance nécessaire à la tenue du procès sommaire, y compris une ordonnance enjoignant à un témoin de se présenter à un contre-interrogatoire oral devant la Cour [216(3)]; il autorise la Cour à tirer une conclusion défavorable lorsqu'une partie omet de contre-interroger, de produire une preuve en réponse ou une contre-preuve [216(4)]; il énumère les circonstances dans lesquelles la Cour peut rejeter la requête en procès sommaire [216(5)]; il habilite la Cour à accorder le jugement demandé si elle est convaincue qu'il y a une preuve suffisante pour que la question en litige soit tranchée [216(6)]; il habilite la Cour à rendre toute ordonnance nécessaire pour le règlement de l'action [216(7)]; si la requête en procès sommaire est rejetée, la Cour peut ordonner que l'action soit instruite à titre d'instance à gestion spéciale [216(8)].
- Les articles 217 à 219 des Règles sont modifiés en vue d'inclure les jugements sous le nouveau paragraphe 216 (procès sommaires).
- L'alinéa 218c) de la version française des Règles est modifié en vue de mieux traduire le libellé de la version anglaise.
- L'article 297 des Règles est modifié en vue d'interdire la présentation de requêtes en procès sommaire dans le contexte d'une action simplifiée (tel qu'il est indiqué à l'article 292 concernant les actions dans lesquelles chaque réclamation vise exclusivement une réparation pécuniaire d'au plus 50 000 \$ ou lorsque la Cour, sur requête, ordonne de procéder par voie d'action simplifiée).
- L'article 366 des Règles est modifié en vue d'inclure les requêtes en procès sommaire.

### Consultation

Les articles 45.1 et 46 de la *Loi sur les Cours fédérales* prévoient que les règles concernant la pratique et la procédure devant la Cour d'appel fédérale et la Cour fédérale sont établies par le Comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale (le Comité), sous réserve de leur approbation par le gouverneur en conseil.

Les modifications aux règles concernant le jugement et le procès sommaires ont eu l'approbation du Comité des règles des Cours fédérales, qui est composé des juges en chef de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale; des juges de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale; de l'administrateur en chef du Service administratif des tribunaux judiciaires; et d'avocats en pratique privée ou au sein du gouvernement désignés par le procureur général du Canada, après consultation avec les juges en chef de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale.

Le 13 octobre 2006, le Comité a distribué un document de travail relatif aux jugements sommaires en Cour fédérale afin de recueillir des commentaires sur les solutions de rechange possibles à l'article 216. Ce document de travail et un Avis à la profession étaient affichés sur les sites Web de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale. Des commentaires ont été formulés par des juges de la Cour d'appel fédérale et de la Cour fédérale ainsi que

Court, as well as from members of the Bar. Those comments were considered and discussed by a subcommittee of the Committee. All of the comments supported the proposal in principle.

Since then the proposed amendments to the summary judgment rules were drafted and further discussions were held both at the subcommittee level and at a meeting of the plenary Committee. The proposed amendments were also discussed at Bench and Bar Liaison Committee meetings in 2007, 2008 and 2009; the majority of the members of these liaison committees were in agreement with the proposal.

#### Pre-publication

These amendments were pre-published on Saturday, January 24, 2009, in vol. 143, No. 4 of the *Canada Gazette*, Part I, for a period of 60 days.

Comments made during the pre-publication of the proposed summary judgment rules were received from the Intellectual Property Institute of Canada (IPIC), the Intellectual Property Section of the Canadian Bar Association (CBA-IP), and Mr. Miles Hastie. All of the written representations supported the proposed amendments in principle. In particular, IPIC and the CBA-IP noted that the amendments are likely increase access to justice.

A number of the specific comments made by IPIC, CBA-IP and Mr. Hastie were considered by the Committee and are addressed as follows:

Rule 81: A concern was raised about the inadmissibility of hearsay evidence in summary judgment and summary trial motions. More particularly, IPIC questioned whether this amendment would increase cost and reduce the flexibility of the Court process by limiting the type of evidence available to a party. However, the Committee noted that evidence adduced in a summary judgment motion may be filed in a subsequent summary trial motion. It would be inappropriate to conduct a summary trial on the basis of hearsay evidence; allowing hearsay on a summary trial motion would also lead to possible motions contesting the admissibility of that evidence thereby result in further delay and expense.

Rule 213(1): A concern was raised about the amendments which appear to limit the flexibility of a party to bring a motion for summary judgment or trial at certain times in a proceeding. The committee reviewed the comment and concluded that in view of the rules governing case management, as well as Rule 55 which allows the court to vary or dispense with compliance in special circumstances, no change to the proposed amendment was necessary.

Rule 215(3): A comment was made about the possibility that a motion for summary trial would be scheduled immediately after being converted from a motion for summary judgment. The Committee noted that any issue in relation to the timing of a subsequent motion for summary trial could be addressed by the parties at the outset of a summary judgment motion. As well, the Committee noted that the amendment provides the Court with a wide discretion to make orders or directions in relation to the conduct of a summary trial. Finally, the Court is bound to interpret the Rules in accordance with the principle of fairness set out

par des membres du Barreau. Ces commentaires ont été examinés par un sous comité du Comité des règles et ont été pris en considération dans la rédaction de la présente proposition. Les commentaires ont appuyé la proposition.

Depuis, l'ébauche des modifications envisagées a été rédigée et d'autres discussions ont été tenues au sous-comité ainsi qu'à une réunion du comité plénier. Les modifications envisagées ont également été examinées aux réunions de 2007, 2008 et 2009 du Comité de liaison entre la magistrature des Cours fédérales et le Barreau, et la majorité des membres de ces comités étaient d'accord avec la proposition.

#### Prépublication

La prépublication de ces modifications se trouve dans le volume 143, numéro 4 de la Partie I de la *Gazette du Canada* en date du samedi 24 janvier 2009.

Des commentaires ont été soumis durant la période de prépublication des règles proposées concernant le jugement sommaire par l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada (l'IPIC), la Section de propriété intellectuelle de l'Association du barreau canadien (l'ABC-PI) et par Me Miles Hastie. Toutes les observations écrites appuyaient en principe les modifications proposées. En particulier, l'IPIC et l'ABC-PI ont noté que les modifications accroîtraient probablement l'accès à la justice.

Un certain nombre des commentaires particuliers formulés par l'IPIC, l'ABC-PI et par Me Hastie ont été examinés par le Comité, qui y a répondu comme suit :

Règle 81 : Une question se pose concernant l'inadmissibilité de la preuve par ouï-dire dans le cadre d'une requête en jugement sommaire ou en procès sommaire. En particulier, IPIC se demande si cette modification augmentera le coût et diminuera la flexibilité du processus de la Cour en limitant le mode de preuve accessible à une partie. Cependant, le Comité a noté que toute preuve présentée dans le cadre d'une requête en jugement sommaire peut être produite dans le cadre d'une requête en procès sommaire présentée ultérieurement. Il serait inacceptable d'instruire un procès sommaire sur le fondement d'une preuve par ouï-dire. Permettre le ouï-dire dans le cadre d'une requête en procès sommaire pourrait également retarder et augmenter le coût de la procédure du procès sommaire en donnant ouverture à des contestations de l'admissibilité de cette preuve.

Règle 213(1) : Une préoccupation fut soulevée concernant les modifications qui donnent l'impression de limiter la flexibilité d'une partie de présenter une requête en jugement ou procès sommaire à certaines étapes d'une instance. Le Comité a révisé le commentaire et a décidé qu'aucun changement à la modification proposée n'était nécessaire, compte tenu de la portée des règles régissant la gestion des instances, ainsi que de la règle 55 qui permet à la Cour de modifier une règle ou d'exempter de son application dans des circonstances spéciales.

Règle 215(3) : Un commentaire traitait de la possibilité qu'une requête en procès sommaire soit fixée immédiatement après avoir été convertie à partir d'une requête en jugement sommaire. Le Comité a noté que la question du moment du dépôt de toute requête ultérieure en procès sommaire pourrait être traitée par les parties au début de la procédure de toute requête en jugement sommaire. De plus, le Comité a souligné que la modification confère à la Cour un pouvoir discrétionnaire de rendre des ordonnance ou directives en ce qui concerne le déroulement d'un procès sommaire. Finalement, la Cour est tenue d'interpréter les

in Rule 3 which would require that parties be given sufficient time to present their position.

Rule 216(1): The CBA-IP section recommended that the deadlines for filing memoranda of fact and law in summary judgment motions be modified to allow for written representations to be filed after the motion records. The Committee noted that similar timelines for summary judgment motions have been in existence since the coming into force of the *Federal Courts Rules* in 1998. Moreover, the majority of actions in the Federal Court are case managed which, pursuant to Rule 385, creates an inherently flexible framework for the management of such procedural issues.

Rule 216(3) [now rule 216(5)]: IPIC noted that the proposed rule permitted the Court to dismiss a motion for summary judgment on its own motion. IPIC raised a concern that such a discretion may permit the Court to dismiss a motion for summary trial without hearing submissions from the parties to the motion. The Committee noted that in light of the fairness principle set out in Rule 3 of the *Federal Courts Rules* a party would always be entitled to make submissions before the Court dismissed a motion of its own initiative.

Another comment made in relation to rule 216(5) [now Rule 216(3)] recommended that the permissive term “may” found in the proposed rule be replaced by the mandatory word “shall”. The Committee agreed with this suggestion as it would be inappropriate to continue the hearing of a motion for summary trial where a party has established that the motion falls within the scope of rule 216(3) [now 216(5)].

Rule 216(4) [now Rule 216(3)]: It was recommended that the proposed rule should specify when orders in relation to the cross-examination of witnesses will be made to facilitate the preparation for hearings. The Committee concluded that this concern was likely the result of the wording “on or before” which may have led to the belief that the Court would ask parties to present witnesses at the hearing without notice. The wording “on or before” has been removed to address this concern. Additionally, all of the rules in the *Federal Courts Rules* are to be interpreted in light of the fairness principle set out in Rule 3 which would require that a party be given sufficient time to properly present a witness.

The Committee has also renumbered the sub-rules in proposed rule 216 to ensure that the amendments read in a logical and internally consistent manner.

#### **Contact**

Chantelle Bowers  
Secretary of the Rules Committee of the Federal Court of Appeal  
and the Federal Court  
Ottawa, Ontario  
K1A 0H9  
Telephone: 613-995-5063  
Fax: 613-941-9454  
Email: Chantelle.Bowers@fca-caf.gc.ca

règles en conformité avec le principe d'équité qui se trouve à la règle 3, qui exige que l'on donne suffisamment de temps aux parties pour présenter leur position.

Règle 216(1) : L'ABC-PI propose une modification quant au délai de signification du mémoire des faits et du droit lors des requêtes en jugement sommaire afin de permettre de déposer des observations écrites après les dossiers de requête. Le Comité remarque qu'il existe déjà des délais similaires pour les requêtes en jugement sommaire depuis l'entrée en vigueur des *Règles des Cours fédérales* en 1998. De plus, la majorité des actions devant la Cour fédérale sont assujetties à la gestion des instances qui, au titre de la règle 385, offre en elle-même une structure assez flexible pour la gestion de ces questions procédurales.

Règle 216(3) [maintenant la règle 216(5)] : L'IPIC a fait remarquer que la règle envisagée permettait à la Cour de rejeter une requête en jugement sommaire de son propre chef. L'IPIC s'est dit préoccupé du fait qu'un tel pouvoir discrétionnaire permettait à la Cour de rejeter une requête en procès sommaire sans donner aux parties l'occasion de présenter leurs observations à l'égard de la requête. Le Comité a noté qu'à la lumière du principe d'équité énoncé à la règle 3 des *Règles des Cours fédérales*, une partie aura toujours l'occasion de soumettre ses prétentions avant que la Cour ne rejette une requête de sa propre initiative.

Un autre commentaire formulé à l'égard de la règle 216(5) [maintenant la règle 216(3)] recommandait que le terme facultatif « peut » qui se trouve dans la règle envisagée soit remplacé par le terme impératif « doit ». Le Comité accepte cette proposition, puisqu'il serait inapproprié de continuer l'audition d'une requête en procès sommaire lorsqu'une partie aurait établi que la requête est visée par la règle 216(3) [maintenant la règle 216(5)].

Règle 216(4) [maintenant la règle 216(3)] : il fut recommandé que la règle envisagée devra mentionner le moment auquel seraient rendues les ordonnances portant sur le contre-interrogatoire d'un témoin afin de faciliter la préparation des audiences. Le Comité a conclu que cette préoccupation provenait probablement de la terminologie « avant ou pendant l'audition » qui avait amené à croire que la Cour demanderait aux parties de présenter des témoins lors de l'audience, et ce, sans préavis. La formulation « avant ou pendant l'audition » fut supprimée pour répondre à cette préoccupation. En outre, il faut interpréter l'ensemble des Règles des Cours fédérales en tenant compte du principe d'équité énoncé à la règle 3, lequel exige que l'on donne suffisamment de temps aux parties pour faire entendre adéquatement un témoin.

Le Comité a également changé la numérotation des paragraphes de la règle 216 proposée pour s'assurer que les modifications reçoivent une interprétation logique et cohérente.

#### **Personne-ressource**

Chantelle Bowers  
Secrétaire du Comité des règles de la Cour d'appel fédérale et de  
la Cour fédérale  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0H9  
Téléphone : 613-995-5063  
Télécopieur : 613-941-9454  
Courriel : Chantelle.Bowers@fca-caf.gc.ca

Registration  
SOR/2009-332 December 10, 2009

OLYMPIC AND PARALYMPIC MARKS ACT

**Order Amending Schedule 2 to the Olympic and Paralympic Marks Act**

P.C. 2009-1986 December 10, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to subsection 12(2) of the *Olympic and Paralympic Marks Act*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule 2 to the Olympic and Paralympic Marks Act*.

**ORDER AMENDING SCHEDULE 2 TO THE OLYMPIC AND PARALYMPIC MARKS ACT**

**AMENDMENTS**


1. Schedule 2 to the *Olympic and Paralympic Marks Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 9:

Column 1		Column 2
Item	Mark	Expiry Date
9.1	Miga	December 31, 2010
9.2	Mukmuk	December 31, 2010
9.3	Quatchi	December 31, 2010

2. Schedule 2 to the Act is amended by adding the following after item 10:

Column 1		Column 2
Item	Mark	Expiry Date
10.1	Sumi	December 31, 2010

3. Schedule 2 to the Act is amended by adding the following after item 19:

Column 1		Column 2
Item	Mark	Expiry Date
20.		December 31, 2010

Enregistrement  
DORS/2009-332 Le 10 décembre 2009

LOI SUR LES MARQUES OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES

**Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur les marques olympiques et paralympiques**

C.P. 2009-1986 Le 10 décembre 2009

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu du paragraphe 12(2) de la *Loi sur les marques olympiques et paralympiques*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur les marques olympiques et paralympiques*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE 2 DE LA LOI SUR LES MARQUES OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES**

**MODIFICATIONS**


1. L'annexe 2 de la *Loi sur les marques olympiques et paralympiques*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'article 9, de ce qui suit :

Colonne 1		Colonne 2
Article	Marque	Date de cessation d'effet
9.1	Miga	le 31 décembre 2010
9.2	Mukmuk	le 31 décembre 2010
9.3	Quatchi	le 31 décembre 2010

2. L'annexe 2 de la même loi est modifiée par adjonction, après l'article 10, de ce qui suit :

Colonne 1		Colonne 2
Article	Marque	Date de cessation d'effet
10.1	Sumi	le 31 décembre 2010











3. L'annexe 2 de la même loi est modifiée par adjonction, après l'article 19, de ce qui suit :

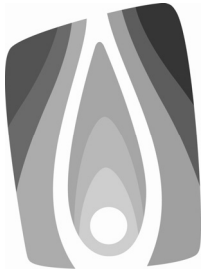
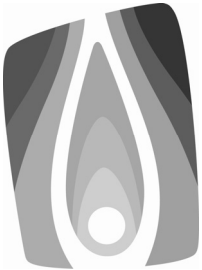






Colonne 1		Colonne 2
Article	Marque	Date de cessation d'effet
20.		le 31 décembre 2010











<sup>a</sup> S.C. 2007, c. 25  
<sup>1</sup> S.C. 2007, c. 25










<sup>a</sup> L.C. 2007, ch. 25  
<sup>1</sup> L.C. 2007, ch. 25























Column 1		Column 2	Colonne 1		Colonne 2
Item	Mark	Expiry Date	Article	Marque	Date de cessation d'effet
21.		December 31, 2010	21.		le 31 décembre 2010
22.		December 31, 2010	22.		le 31 décembre 2010
23.		December 31, 2010	23.		le 31 décembre 2010
24.		December 31, 2010	24.		le 31 décembre 2010
25.		December 31, 2010	25.		le 31 décembre 2010









Column 1		Column 2	Colonne 1		Colonne 2
Item	Mark	Expiry Date	Article	Marque	Date de cessation d'effet
26.		December 31, 2010	26.		le 31 décembre 2010
27.		December 31, 2010	27.		le 31 décembre 2010
28.		December 31, 2010	28.		le 31 décembre 2010
29.		December 31, 2010	29.		le 31 décembre 2010

Column 1		Column 2	Colonne 1		Colonne 2
Item	Mark	Expiry Date	Article	Marque	Date de cessation d'effet
30.		December 31, 2010	30.		le 31 décembre 2010
31.		December 31, 2010	31.		le 31 décembre 2010
32.		December 31, 2010	32.		le 31 décembre 2010
33.		December 31, 2010	33.		le 31 décembre 2010
34.		December 31, 2010	34.		le 31 décembre 2010

Column 1		Column 2	Colonne 1		Colonne 2
Item	Mark	Expiry Date	Article	Marque	Date de cessation d'effet
35.		December 31, 2010	35.		le 31 décembre 2010
36.		December 31, 2010	36.		le 31 décembre 2010
37.		December 31, 2010	37.		le 31 décembre 2010
38.		December 31, 2010	38.		le 31 décembre 2010
39.		December 31, 2010	39.		le 31 décembre 2010

Column 1		Column 2	Colonne 1		Colonne 2
Item	Mark	Expiry Date	Article	Marque	Date de cessation d'effet
40.		December 31, 2010	40.		le 31 décembre 2010
41.		December 31, 2010	41.		le 31 décembre 2010
42.		December 31, 2010	42.		le 31 décembre 2010
43.		December 31, 2010	43.		le 31 décembre 2010
44.		December 31, 2010	44.		le 31 décembre 2010

Column 1		Column 2	Colonne 1		Colonne 2
Item	Mark	Expiry Date	Article	Marque	Date de cessation d'effet
45.		December 31, 2010	45.		le 31 décembre 2010
46.		December 31, 2010	46.		le 31 décembre 2010
47.		December 31, 2010	47.		le 31 décembre 2010
48.		December 31, 2010	48.		le 31 décembre 2010
49.		December 31, 2010	49.		le 31 décembre 2010

Column 1		Column 2	Colonne 1		Colonne 2
Item	Mark	Expiry Date	Article	Marque	Date de cessation d'effet
50.		December 31, 2010	50.		le 31 décembre 2010
51.		December 31, 2010	51.		le 31 décembre 2010
52.		December 31, 2010	52.		le 31 décembre 2010
53.		December 31, 2010	53.		le 31 décembre 2010

**COMING INTO FORCE**

**4. 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.)*

**Description**

Pursuant to subsection 12(2)(b) of the *Olympic and Paralympic Marks Act* (the “Act”), the Order amends Schedule 2 of the Act by adding 38 new marks (4 words and 34 graphic designs) and

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION**

*(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)*

**Description**

Conformément à l’alinéa 12(2)b) de la *Loi sur les marques olympiques et paralympiques* (la « Loi »), le décret modifie l’annexe 2 de la *Loi* en y ajoutant 38 nouvelles marques (4 mots

prohibits them from being used by any person (including businesses) for business purposes until December 31, 2010, unless a specified exception in the Act applies.

### **Background**

In 2007, Parliament brought the Act into force to provide protection for word and design marks associated with the Olympics and the 2010 Winter Games in Vancouver. The legislation was part of the Government's commitment to the International Olympic Committee during the Olympic Bid phase to ensure there were appropriate legal measures in place to adequately protect the Olympic and Paralympic brand in Canada and to prevent misuse by non-sponsors who may attempt to capitalize on the goodwill associated with the Olympics and the 2010 Winter Games.

Schedule 2 of the Act lists certain Vancouver-specific word and design marks entitled to special trade-mark like protection until December 31, 2010 (e.g., the "Sea to Sky Games"). Currently, there are 19 marks on this Schedule but the Act allows for it to be amended by the Governor in Council, on recommendation of the Minister of the Industry.

Industry Canada, upon request from Vancouver Organizing Committee for the 2010 Olympic and Paralympic Winter Games (VANOC), is adding 4 new word marks and 34 new design marks to Schedule 2 of the Act to ensure that the Olympic and Paralympic brand can be adequately protected under the Act until December 31, 2010. At the time of the coming into force of the Act, there were still some marks that had not been available or known, including the names of the mascots and the pictograms for individual sports, as they had not yet been created and approved by VANOC. The provision to amend the schedules was included in the Act as it was understood that such marks would be available at a later time.

The marks being added to Schedule 2 have been reviewed by the Canadian Intellectual Property Office (CIPO). CIPO has confirmed that they do not conflict with registered trade-marks in Canada.

### **Alternatives**

One alternative is not to include these marks in Schedule 2. This option was not considered because of the long-standing support the Government has given to the overall success of the 2010 Winter Games, and protection of these marks is considered to be a crucial aspect to that success, particularly to the financial success. Since the Act stipulates that amendments to the Schedules are to be prescribed by Order, there are no other alternatives to adding these marks to Schedule 2.

### **Benefits and costs**

The benefit of amending the Act to include these new word and design marks is that it ensures that the Government continues to satisfy its commitment to adequately protect the Olympic and Paralympic brand in Canada. Misuse of the marks by non-sponsors in the period surrounding the 2010 Winter Games could confuse the public as to which companies are legitimate sponsors of the Olympic and Paralympic Games. This confusion could lead to a negative reputation for the Olympic brand among Canadians, particularly if they were looking for goods and services from authentic Olympic sponsors. Such tactics would also threaten the

et 34 dessins) et interdit à quiconque de les employer à des fins commerciales jusqu'au 31 décembre 2010, à moins qu'une exception prévue dans la Loi s'applique.

### **Contexte**

En 2007, le Parlement a fait adopter la Loi afin de veiller à la protection des mots servant de marque et de dessins-marques associés aux Jeux olympiques d'hiver de Vancouver en 2010. La Loi s'inscrit dans l'engagement pris par le gouvernement auprès du Comité olympique international de faire en sorte que des mesures légales appropriées soient mises en place afin d'offrir une protection adéquate à la marque des Jeux olympiques et paralympiques au Canada et d'empêcher les non-commanditaires de tenter de profiter indûment de l'achalandage associé aux Jeux olympiques.

À l'annexe 2 de la Loi, on trouve la liste de certains mots servant de marques et dessins-marques propres aux Jeux de Vancouver qui ont droit, jusqu'au 31 décembre 2010, à une protection spéciale semblable à celle dont bénéficient les marques de commerce (par exemple « Les Jeux entre mer et ciel »). L'annexe compte actuellement 19 marques, mais la Loi en permet la modification par le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre de l'Industrie.

Industrie Canada, à la demande du Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de Vancouver 2010 (COVAN), ajoute à l'annexe 2 de la Loi 4 mots servant de marque et 34 dessins-marques afin que la marque olympique et paralympique soit protégée de façon adéquate en vertu de la Loi jusqu'au 31 décembre 2010. Au moment de l'adoption de la Loi, certaines marques n'étaient pas disponibles ou connues, incluant les noms des mascottes et les pictogrammes pour les sports individuels, puisqu'elles n'avaient pas encore été créées et approuvées par COVAN. La disposition permettant de modifier les annexes a été incluse dans la Loi puisqu'il était entendu que ces marques seraient disponibles ultérieurement.

Les marques ajoutées à l'annexe 2 ont été vérifiées par l'Office de la Propriété Intellectuelle du Canada (OPIC). L'OPIC a confirmé que ces marques ne sont pas en conflit avec des marques de commerces enregistrées au Canada.

### **Solutions envisagées**

Une alternative serait de ne pas inclure ces marques à l'annexe 2. Cette option n'a pas été considérée vu l'appui soutenu que le gouvernement a apporté pour veiller au succès des Jeux d'Hiver de 2010, et la protection de ces marques est un aspect crucial de ce succès, particulièrement du succès financier. Puisque la Loi prévoit que les modifications relatives aux annexes doivent être établies par décret, il n'y a pas d'autre alternative pour ajouter ces marques à l'annexe 2.

### **Avantages et coûts**

L'avantage que présente la modification de la Loi de façon à inclure ces nouveaux mots servant de marque et de dessins-marques est que cette mesure permettra au gouvernement de continuer à respecter l'engagement qu'il a pris de protéger la marque olympique et paralympique au Canada dans le contexte des Jeux de 2010. L'emploi non autorisé des marques par des non-commanditaires peut semer la confusion dans l'esprit du public quant aux entreprises qui ont des ententes de commandite légitimes pour les Jeux olympiques et paralympiques. Cette confusion pourrait mener à une réputation négative de la marque



commercial viability of future Olympics in Canada by hindering the ability of event organizers to attract sponsorships.

As VANOC has already begun using these marks in the marketplace, the public has been made aware that VANOC is claiming ownership of these marks. Also, the Act stipulates that legitimate prior uses of these marks are generally permissible. We note that the Order has been exempted from pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I. There is no intention to affect in any way the exceptions relating to legitimate prior use at subsections 3(4)(c) and 3(4)(e) of the Act.

There are no costs associated with this measure.

Further mitigating any impact on the public of these amendments is the fact that all marks listed on Schedule 2 will lose the protection of the Act on December 31, 2010. As a result, there is a very short period of time during which the new marks being added to Schedule 2 are prohibited from use under the Act.

#### **Consultation**

While there has been no consultation, the Order is anticipated to be non-controversial as VANOC has already been using the new word and design marks on Schedule 2 in the marketplace and as such, Canadians are already aware they are the property of VANOC.

#### **Compliance and enforcement**

Neither a compliance nor enforcement mechanism is required as VANOC is responsible for overseeing compliance and for enforcing the rights granted to it with respect to the marks protected under Schedule 2 of the Act.

#### **Contact**

Colette Downie  
Director General  
Marketplace Framework Policy Branch  
Industry Canada  
235 Queen Street, 10th Floor, East Tower  
Ottawa, Ontario  
K1A 0H5  
Telephone: 613-952-0211  
Fax: 613-948-6393  
Email: colette.downie@ic.gc.ca

olympique chez les Canadiens, en particulier s'ils recherchent des biens et services proposés par des commanditaires olympiques authentiques. De telles tactiques menacent la viabilité commerciale de futurs Jeux olympiques au Canada en nuisant à la capacité des organisateurs d'événements d'attirer des commanditaires.

Le COVAN emploie déjà sur le marché les marques ajoutées à l'annexe 2. Le public canadien est donc au courant que ces marques sont la propriété du COVAN. Aussi, la Loi prévoit que l'emploi antérieur légitime est généralement permissible. Il est à noter que le décret a été exempté de pré-publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Il n'y a aucune intention d'affecter de quelque façon les exceptions concernant l'emploi antérieur légitime telles que stipulées aux sous-sections 3(4)(c) et 3(4)(e) de la Loi.

Il n'y a aucun coût associé à cette mesure.

L'impact sur le public de ces modifications est également atténué par le fait que la protection des marques de l'annexe 2 viendront à expiration le 31 décembre 2010. Par conséquent, la période pendant laquelle ces marques ne pourront être employées est très brève.

#### **Consultations**

Bien qu'il n'y ait eu aucune consultation, le décret ne devrait pas prêter à controverse, car le COVAN emploie déjà sur le marché les marques proposées qui seraient ajoutées à l'annexe 2. Le public canadien est donc au courant que ces marques sont la propriété du COVAN.

#### **Respect et exécution**

Aucun mécanisme de respect et d'exécution n'est requis, car la Loi autorise le COVAN à superviser la conformité et l'application de la Loi relatives aux marques protégées en vertu de l'annexe 2 de la Loi.

#### **Personne-ressource**

Colette Downie  
Directrice générale  
Politiques-cadres du marché  
Industrie Canada  
235, rue Queen, 10<sup>e</sup> étage, Tour Est  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0H5  
Téléphone : 613-952-0211  
Télécopieur : 613-948-6393  
Courriel : colette.downie@ic.gc.ca

Registration  
SOR/2009-333 December 10, 2009

PILOTAGE ACT

**Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996**

**RESOLUTION**

Whereas the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)<sup>a</sup> of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>, published a copy of the proposed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*, in the annexed form, in the *Canada Gazette*, Part I, on November 7, 2009;

Therefore, the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*.

Halifax, November 16, 2009

CAPTAIN R. A. MCGUINNESS  
*Chief Executive Officer*  
*Atlantic Pilotage Authority*

P.C. 2009-1996 December 10, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*, made by the Atlantic Pilotage Authority.

**REGULATIONS AMENDING THE ATLANTIC PILOTAGE TARIFF REGULATIONS, 1996**

**AMENDMENTS**

**1. Section 5 of the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**5.** The charge for a ship, other than a dead ship or an oil rig, for a one-way trip in a compulsory pilotage area set out in column 1 of an item of Schedule 2 is the sum of

(a) a fuel charge determined by the following formula:

$$AFP \times AFC$$

where

AFP = the average fuel price, in dollars per litre, for fuel for the pilot boat, based on invoices received by the Authority for fuel supplied to the pilot boat in the calendar month that is two months before the month in which the one-way trip is completed, and

<sup>a</sup> S.C. 1998, c. 10, s. 150

<sup>b</sup> R.S., c. P-14

<sup>1</sup> SOR/95-586

Enregistrement  
DORS/2009-333 Le 10 décembre 2009

LOI SUR LE PILOTAGE

**Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996**

**RÉSOLUTION**

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 7 novembre 2009, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, conforme au texte ci-après,

À ces causes, en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>, l'Administration de pilotage de l'Atlantique prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, ci-après.

Halifax, le 16 novembre 2009

*Le premier dirigeant de l'Administration de pilotage de l'Atlantique,*  
CAPITAINE R. A. MCGUINNESS

C.P. 2009-1996 Le 10 décembre 2009

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, ci-après, pris par l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE TARIF DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE, 1996**

**MODIFICATIONS**

**1. L'article 5 du *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**5.** Le droit exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire mort ou d'une plate-forme de forage pétrolier, pour un voyage simple dans une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 2, correspond à la somme des valeurs suivantes :

a) les frais de carburant calculés selon la formule suivante :

$$PMC \times CMC$$

où :

PMC = le prix moyen du carburant, en dollars par litre, pour le bateau-pilote, en fonction des factures reçues par l'Administration pour le carburant ayant servi au ravitaillement

<sup>a</sup> L.C. 1998, ch. 10, art. 150

<sup>b</sup> L.R., ch. P-14

<sup>1</sup> DORS/95-586

AFC = the average fuel consumption set out in column 6 of that item, or 0 if column 6 of that item indicates that the average fuel consumption is not applicable, and

(b) the greater of

(i) the sum of the minimum charge set out in column 2 of that item and the pilot boat replacement surcharge set out in column 5 of that item, and

(ii) the sum of

(A) the greater of the product obtained by multiplying the pilotage unit by the unit charge set out in column 3 of that item, and the product obtained by multiplying the gross tonnage by a tonnage charge of \$0.01 per gross ton, and

(B) the sum of the basic charge set out in column 4 of that item and the pilot boat replacement surcharge set out in column 5 of that item.

**2. Section 7 of the Regulations is replaced by the following:**

7. The charge for a ship, other than a dead ship or an oil rig, for a movage in a compulsory pilotage area set out in column 1 of an item of Schedule 4 is the sum of

(a) a fuel charge determined by the following formula:

$$AFP \times AFC$$

where

AFP = the average fuel price, in dollars per litre, for fuel for the pilot boat, based on invoices received by the Authority for fuel supplied to the pilot boat in the calendar month that is two months before the month in which the movage is completed, and

AFC = the average fuel consumption set out in column 9 of that item, or 0 if column 9 of that item indicates that the average fuel consumption is not applicable, and

(b) either

(i) if a flat charge is applicable, the flat charge set out in column 2 of that item, or

(ii) if a flat charge is not applicable, the greater of

(A) the sum of the minimum charge set out in column 3 of that item and the pilot boat replacement surcharge set out in column 8 of that item, and

(B) the amount determined by the following formula:

$$(PU \times UC) + BC + BR$$

where

PU = the pilotage unit,

UC = the unit charge set out in column 4 of that item if a pilot boat is not used, or in column 6 of that item if a pilot boat is used,

BC = the basic charge set out in column 5 of that item if a pilot boat is not used, or in column 7 of that item if a pilot boat is used, and

BR = the pilot boat replacement surcharge set out in column 8 of that item.

**3. Section 8 of the Regulations is replaced by the following:**

8. The charge for a ship, other than a dead ship or an oil rig, for a trip or a movage that is in the Saint John compulsory pilotage

du bateau-pilote au cours du deuxième mois civil précédant le mois où le voyage simple est effectué,

CMC = la consommation moyenne de carburant prévue à la colonne 6 ou 0, si la mention « S/O » figure à la colonne 6;

b) la plus élevée des valeurs suivantes :

(i) la somme du droit minimum prévu à la colonne 2 et du droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 5,

(ii) la somme des valeurs suivantes :

(A) la plus élevée des valeurs suivantes, soit le produit de l'unité de pilotage par le droit unitaire prévu à la colonne 3, soit le produit de la jauge brute par un droit de tonnage de 0,01 \$ par jauge brute,

(B) la somme du montant du droit forfaitaire prévu à la colonne 4 et du droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 5.

**2. L'article 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

7. Le droit exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire mort ou d'une plate-forme de forage pétrolier, pour un déplacement dans une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 4 correspond à la somme des valeurs suivantes :

a) les frais de carburant calculés selon la formule suivante :

$$PMC \times CMC$$

où :

PMC = le prix moyen du carburant, en dollars par litre, pour le bateau-pilote, en fonction des factures reçues par l'Administration pour le carburant ayant servi au ravitaillement du bateau-pilote au cours du deuxième mois civil précédant le mois où le déplacement est effectué,

CMC = la consommation moyenne de carburant prévue à la colonne 9 ou 0, si la mention « S/O » figure à la colonne 9;

b) l'une ou l'autre des valeurs suivantes :

(i) si un droit fixe est applicable, le droit fixe prévu à la colonne 2,

(ii) si aucun droit fixe n'est applicable, la plus élevée des valeurs suivantes :

(A) la somme du droit minimum prévu à la colonne 3 et du droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 8,

(B) le montant calculé selon la formule suivante :

$$(UP \times DU) + DF + RB$$

où :

UP = l'unité de pilotage,

DU = le droit unitaire prévu à la colonne 4 si un bateau-pilote n'est pas utilisé ou à la colonne 6 si un bateau-pilote est utilisé,

DF = le droit forfaitaire prévu à la colonne 5 si un bateau-pilote n'est pas utilisé ou à la colonne 7 si un bateau-pilote est utilisé,

RB = le droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 8.

**3. L'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

8. Le droit exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire mort ou d'une plate-forme de forage pétrolier, pour un

area and that is set out in column 1 of an item of Schedule 5 is the sum of

(a) a fuel charge determined by the following formula:

$$AFP \times AFC$$

where

AFP = the average fuel price, in dollars per litre, for fuel for the pilot boat, based on invoices received by the Authority for fuel supplied to the pilot boat in the calendar month that is two months before the month in which the trip or voyage is completed, and

AFC = the average fuel consumption set out in column 7 of that item, or 0 if column 7 of that item indicates that the average fuel consumption is not applicable, and

(b) either

(i) if a flat charge is applicable, the sum of the flat charge set out in column 2 of that item and the pilot boat replacement surcharge set out in column 6 of that item, or

(ii) if a flat charge is not applicable, the greater of

(A) the sum of the minimum charge set out in column 3 of that item and the pilot boat replacement surcharge set out in column 6 of that item, and

(B) the sum of

(I) the greater of the product obtained by multiplying the pilotage unit by the unit charge set out in column 4 of that item, and the product obtained by multiplying the gross tonnage by a tonnage charge of \$0.01 per gross ton, and

(II) the sum of the basic charge set out in column 5 of that item and the pilot boat replacement surcharge set out in column 6 of that item.

**4. Schedules 2 to 5 to the Regulations are replaced by the Schedules 2 to 5 set out in the schedule to these Regulations.**

**COMING INTO FORCE**

**5. These Regulations come into force on January 1, 2010.**

voyage ou un déplacement dans la zone de pilotage obligatoire de Saint John mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 5 correspond à la somme des valeurs suivantes :

a) les frais de carburant calculés selon la formule suivante :

$$PMC \times CMC$$

où :

PMC = le prix moyen du carburant, en dollars par litre, pour le bateau-pilote, en fonction des factures reçues par l'Administration pour le carburant ayant servi au ravitaillement du bateau-pilote au cours du deuxième mois civil précédant le mois où le voyage ou le déplacement est effectué,

CMC = la consommation moyenne de carburant prévue à la colonne 7 ou 0, si la mention « S/O » figure à la colonne 7;

b) l'une ou l'autre des valeurs suivantes :

(i) si un droit fixe est applicable, la somme du droit fixe prévu à la colonne 2 et du droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 6;

(ii) si aucun droit fixe n'est applicable, la plus élevée des valeurs suivantes :

(A) la somme du droit minimum prévu à la colonne 3 et du droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 6,

(B) la somme des valeurs suivantes :

(I) la plus élevée des valeurs suivantes, soit le produit de l'unité de pilotage par le droit unitaire prévu à la colonne 4, soit le produit de la jauge brute par un droit de tonnage de 0,01 \$ par jauge brute,

(II) la somme du droit forfaitaire prévu à la colonne 5 et du droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 6.

**4. Les annexes 2 à 5 du même règlement sont remplacées par les annexes 2 à 5 figurant à l'annexe du présent règlement.**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**5. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010.**

**SCHEDULE  
(Section 4)**

**SCHEDULE 2  
(Sections 4.1, 5 and 14)**

**COMPULSORY PILOTAGE AREAS — ONE-WAY TRIPS**

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Minimum Charge (\$)	Column 3 Unit Charge (\$)	Column 4 Basic Charge (\$)	Column 5 Pilot Boat Replacement Surcharge (\$)	Column 6 Average Fuel Consumption (litres)
1.	Miramichi, N.B.	n/a	6.06	543.00	n/a	n/a
2.	Restigouche (Zone A, Dalhousie and Zone B, Campbellton), N.B.	2,650.00	8.98	2,100.00	n/a	n/a
3.	Bay of Exploits (Botwood and Lewisporte), N.L.	1,725.00	8.85	841.00	n/a	n/a
4.	Holyrood, N.L.	1,638.00	5.19	528.00	n/a	n/a
5.	Humber Arm, N.L.	1,400.00	7.33	541.00	n/a	n/a
6.	Placentia Bay, N.L.	2,650.00	4.67	2,000.00	n/a	600
7.	St. John's, N.L.	1,638.00	5.19	528.00	n/a	n/a

SCHEDULE 2 — *Continued*COMPULSORY PILOTAGE AREAS — ONE-WAY TRIPS — *Continued*

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Minimum Charge (\$)	Column 3 Unit Charge (\$)	Column 4 Basic Charge (\$)	Column 5 Pilot Boat Replacement Surcharge (\$)	Column 6 Average Fuel Consumption (litres)
8.	Stephenville, N.L.	1,725.00	8.85	841.00	n/a	n/a
9.	Cape Breton (Zone A, Sydney), N.S.	1,725.00	5.01	841.00	n/a	n/a
10.	Cape Breton (Zone B, Bras d'Or Lake), N.S.	1,980.00	8.76	1,410.00	n/a	n/a
11.	Cape Breton (Zones C and D, Strait of Canso), N.S.	1,200.00	2.98	962.00	n/a	n/a
12.	Halifax, N.S.	1,125.00	2.14	454.00	67.00	130
13.	Pugwash, N.S.	n/a	5.17	438.00	n/a	n/a
14.	Charlottetown, P.E.I.	n/a	3.49	355.00	n/a	n/a

ANNEXE  
(*article 4*)ANNEXE 2  
(*articles 4.1, 5 et 14*)

## ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — VOYAGES SIMPLES

Article	Colonne 1 Zone de pilotage obligatoire	Colonne 2 Droit minimum (\$)	Colonne 3 Droit unitaire (\$)	Colonne 4 Droit forfaitaire (\$)	Colonne 5 Droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote (\$)	Colonne 6 Consommation moyenne de carburant (litres)
1.	Miramichi (N.-B.)	S/O	6,06	543,00	S/O	S/O
2.	Restigouche (N.-B.) (Zone A, Dalhousie et Zone B, Campbellton)	2 650,00	8,98	2 100,00	S/O	S/O
3.	Baie des Exploits (T.-N.-L.) (Botwood et Lewisporte)	1 725,00	8,85	841,00	S/O	S/O
4.	Holyrood (T.-N.-L.)	1 638,00	5,19	528,00	S/O	S/O
5.	Baie Humber Arm (T.-N.-L.)	1 400,00	7,33	541,00	S/O	S/O
6.	Baie Placentia (T.-N.-L.)	2 650,00	4,67	2 000,00	S/O	600
7.	St. John's (T.-N.-L.)	1 638,00	5,19	528,00	S/O	S/O
8.	Stephenville (T.-N.-L.)	1 725,00	8,85	841,00	S/O	S/O
9.	Cap Breton (N.-É.) (Zone A, Sydney)	1 725,00	5,01	841,00	S/O	S/O
10.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B, lac Bras d'Or)	1 980,00	8,76	1 410,00	S/O	S/O
11.	Cap Breton (N.-É.) (Zones C et D, détroit de Canso)	1 200,00	2,98	962,00	S/O	S/O
12.	Halifax (N.-É.)	1 125,00	2,14	454,00	67,00	130
13.	Pugwash (N.-É.)	S/O	5,17	438,00	S/O	S/O
14.	Charlottetown (Î.-P.-É.)	S/O	3,49	355,00	S/O	S/O

SCHEDULE 3  
(*Section 6*)

## COMPULSORY PILOTAGE AREAS — TRIPS THROUGH

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Flat Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Column 3 Flat Charge, Pilot Boat Used (\$)	Column 4 Unit Charge (\$)	Column 5 Basic Charge (\$)
1.	Cape Breton (Zone B, Bras d'Or Lake), N.S.	n/a	n/a	8.76	1,410.00
2.	Cape Breton (Zone C, Strait of Canso), N.S.	n/a	1,479.00	n/a	n/a
3.	Confederation Bridge, P.E.I.	450.00	1,200.00	n/a	n/a

ANNEXE 3  
(article 6)

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — VOYAGES VIA UNE ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE

Article	Colonne 1 Zone de pilotage obligatoire	Colonne 2 Droit fixe sans bateau-pilote (\$)	Colonne 3 Droit fixe avec bateau-pilote (\$)	Colonne 4 Droit unitaire (\$)	Colonne 5 Droit forfaitaire (\$)
1.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B, lac Bras d'Or)	S/O	S/O	8,76	1 410,00
2.	Cap Breton (N.-É.) (Zone C, détroit de Canso)	S/O	1 479,00	S/O	S/O
3.	Pont de la Confédération (Î.-P.-É.)	450,00	1 200,00	S/O	S/O

SCHEDULE 4  
(Sections 4.1 and 7)

COMPULSORY PILOTAGE AREAS — MOVAGES

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Flat Charge (\$)	Column 3 Minimum Charge (\$)	Column 4 Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Column 5 Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Column 6 Unit Charge, Pilot Boat Used (\$)	Column 7 Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)	Column 8 Pilot Boat Replacement Surcharge (\$)	Column 9 Average Fuel Consumption (litres)
1.	Miramichi, N.B.	598.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
2.	Restigouche (Zone A, Dalhousie and Zone B, Campbellton), N.B.	n/a	2,120.00	7.18	1,680.00	8.08	1,890.00	n/a	n/a
3.	Bay of Exploits (Botwood and Lewisporte), N.L.	n/a	1,380.00	7.08	673.00	7.97	756.00	n/a	n/a
4.	Holyrood, N.L.	n/a	1,474.00	4.15	422.00	4.67	475.00	n/a	n/a
5.	Humber Arm, N.L.	n/a	1,120.00	5.86	433.00	6.60	486.00	n/a	n/a
6.	Placentia Bay, N.L. (a) between Whiffen Head and Come By Chance terminals (b) any other area	n/a n/a	1,325.00 2,385.00	2.34 3.74	1,000.00 1,600.00	n/a 4.20	n/a 1,800.00	n/a n/a	n/a 600
7.	St. John's, N.L.	n/a	1,474.00	4.15	422.00	4.67	475.00	n/a	n/a
8.	Stephenville, N.L.	n/a	1,553.00	7.08	673.00	7.97	757.00	n/a	n/a
9.	Cape Breton (Zone A, Sydney), N.S.	n/a	1,553.00	4.01	673.00	4.51	757.00	n/a	n/a
10.	Cape Breton (Zone B, Bras d'Or Lake), N.S.	n/a	1,782.00	7.01	513.00	7.88	577.00	n/a	n/a
11.	Cape Breton (Zones C and D, Strait of Canso), N.S.	n/a	1,080.00	2.38	770.00	2.68	866.00	n/a	n/a
12.	Halifax, N.S.	n/a	1,013.00	1.71	363.00	1.93	409.00	67.00	130
13.	Pugwash, N.S.	472.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
14.	Charlottetown, P.E.I.	384.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

ANNEXE 4  
(articles 4.1 et 7)

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — DÉPLACEMENTS

Article	Colonne 1 Zone de pilotage obligatoire	Colonne 2 Droit fixe (\$)	Colonne 3 Droit minimum (\$)	Colonne 4 Droit unitaire sans bateau- pilote (\$)	Colonne 5 Droit forfaitaire sans bateau- pilote (\$)	Colonne 6 Droit unitaire avec bateau- pilote (\$)	Colonne 7 Droit forfaitaire avec bateau- pilote (\$)	Colonne 8 Droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau- pilote (\$)	Colonne 9 Consommation moyenne de carburant (litres)
1.	Miramichi (N.-B.)	598,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
2.	Restigouche (N.-B.) (Zone A, Dalhousie et Zone B, Campbellton)	S/O	2 120,00	7,18	1 680,00	8,08	1 890,00	S/O	S/O

ANNEXE 4 (suite)

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — DÉPLACEMENTS (suite)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9	
Article	Zone de pilotage obligatoire	Droit fixe (\$)	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau-pilote (\$)	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)	Droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote (\$)	Consommation moyenne de carburant (litres)
3.	Baie des Exploits (T.-N.-L.) (Botwood et Lewisporte)	S/O	1 380,00	7,08	673,00	7,97	756,00	S/O	S/O
4.	Holyrood (T.-N.-L.)	S/O	1 474,00	4,15	422,00	4,67	475,00	S/O	S/O
5.	Baie Humber Arm (T.-N.-L.)	S/O	1 120,00	5,86	433,00	6,60	486,00	S/O	S/O
6.	Baie Placentia (T.-N.-L.)								
	a) entre les terminaux de Whiffen Head et de Come By Chance	S/O	1 325,00	2,34	1 000,00	S/O	S/O	S/O	S/O
	b) tout autre endroit	S/O	2 385,00	3,74	1 600,00	4,20	1 800,00	S/O	600
7.	St. John's (T.-N.-L.)	S/O	1 474,00	4,15	422,00	4,67	475,00	S/O	S/O
8.	Stephenville (T.-N.-L.)	S/O	1 553,00	7,08	673,00	7,97	757,00	S/O	S/O
9.	Cap Breton (N.-É.) (Zone A, Sydney)	S/O	1 553,00	4,01	673,00	4,51	757,00	S/O	S/O
10.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B, lac Bras d'Or)	S/O	1 782,00	7,01	513,00	7,88	577,00	S/O	S/O
11.	Cap Breton (N.-É.) (Zones C et D, détroit de Canso)	S/O	1 080,00	2,38	770,00	2,68	866,00	S/O	S/O
12.	Halifax (N.-É.)	S/O	1 013,00	1,71	363,00	1,93	409,00	67,00	130
13.	Pugwash (N.-É.)	472,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
14.	Charlottetown (Î.-P.-É.)	384,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

SCHEDULE 5  
(Sections 4.1 and 8)

SAINT JOHN COMPULSORY PILOTAGE AREA — TRIPS AND MOVAGES

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	
Item	Trip or Movage	Flat Charge (\$)	Minimum Charge (\$)	Unit Charge (\$)	Basic Charge (\$)	Pilot Boat Replacement Surcharge (\$)	Average Fuel Consumption (litres)
1.	One-way trip	n/a	1,050.00	3.29	474.00	100.00	75
2.	Movage with pilot boat	n/a	945.00	2.96	427.00	100.00	75
3.	Movage without pilot boat	n/a	945.00	2.63	379.00	n/a	n/a
4.	Trip through	900.00	n/a	n/a	n/a	100.00	n/a

ANNEXE 5  
(articles 4.1 et 8)

ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE DE SAINT JOHN — VOYAGES ET DÉPLACEMENTS

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	
Article	Voyage ou déplacement	Droit fixe (\$)	Droit minimum (\$)	Droit unitaire(\$)	Droit forfaitaire (\$)	Droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote (\$)	Consommation moyenne de carburant (litres)
1.	Voyage simple	S/O	1 050,00	3,29	474,00	100,00	75
2.	Déplacement avec bateau-pilote	S/O	945,00	2,96	427,00	100,00	75
3.	Déplacement sans bateau-pilote	S/O	945,00	2,63	379,00	S/O	S/O
4.	Voyage via la zone de pilotage obligatoire	900,00	S/O	S/O	S/O	100,00	S/O

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Regulations.)*

**Executive summary**

**Issue:** The regulatory amendments are intended to allow the Atlantic Pilotage Authority (the Authority) to operate in a self-sustaining financial position.

**Description:** The Authority is currently in a large deficit, and requires these tariff amendments to be restored to financial health. The amendments are being submitted after a significant amount of consultation and discussion with the shipping industry in Atlantic Canada.

**Cost-benefit statement:** The 2010 tariff increases, estimated to be an overall increase of 6.17%, are required to allow the Authority to operate in a self-sustaining manner while minimizing cross-subsidization among ports.

**Business and consumer impacts:** When consulting with industry regarding these increases, it was expressed that the increases were a significant increase over previous pilotage rates for some customers. It was also noted, however, that the actual dollar increase was not significant as pilotage fees for a vessel make up a very small portion of the total cost for that vessel to visit a port. Pilotage fees in Atlantic Canada also tend to be much lower than those on the Eastern Seaboard of the United States, which are the direct competitors of the marine community in Atlantic Canada.

**Domestic and international coordination and cooperation:** The amendments are not inconsistent or in interference with the actions of another federal department/agency or another level of government.

**Issue**

The amendments to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996* (the Regulations) are intended to allow the Authority to remain financially self-sufficient. The tariff adjustments will also offset inflationary pressures, will provide funding to maintain pilot resources in some ports, will allow for improvement of pilot boat services in some ports, and will alleviate cross-subsidization amongst ports.

The Authority has been affected by a significant decline in activity in some ports over several years. The Authority has explored reducing costs for those ports, but the customers in the individual ports have clearly indicated that the service delivery is paramount, and that they do not support a reduction in the number of pilots available at this time, or in the reliability of the pilot boat service. Approximately 90% of all costs are operating expenditures incurred directly in the provision of the pilotage service, so the Authority's ability to reduce costs without a reduction in the number of pilots or pilot boats is very limited.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION**

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Résumé**

**Question :** Les modifications visent à rendre l'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) capable de conserver l'autonomie financière.

**Description :** L'Administration connaît un déficit important actuellement et elle compte sur les changements tarifaires pour redresser sa situation financière. De vastes consultations et discussions ont eu lieu avec l'industrie du transport maritime dans le Canada atlantique préalablement à la proposition de ces changements.

**Énoncé des coûts et avantages :** Les hausses tarifaires pour 2010 représentent une augmentation globale estimée à 6,17 % et sont nécessaires pour maintenir l'autonomie financière de l'Administration et limiter le plus possible l'inter-financement des ports.

**Incidences sur les entreprises et les consommateurs :** Au cours de la consultation de l'industrie au sujet de ces hausses tarifaires, il a été dit que les tarifs seraient portés à des niveaux passablement plus élevés que les tarifs de pilotage antérieurs appliqués à certains consommateurs. Cependant, on a également signalé que la hausse réelle en dollars ne serait pas tellement grande, car les droits de pilotage facturés à un bâtiment ne sont qu'une petite fraction du coût total de sa visite à un port. De plus, les droits de pilotage perçus dans le Canada atlantique ont tendance à être très inférieurs à ceux de la côte est des États-Unis, dont les ports sont les compétiteurs directs de la collectivité maritime du Canada atlantique.

**Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :** Les modifications sont ni incompatible ni nuisible aux activités d'un autre ministère ou organisme fédéral ou d'un autre ordre de gouvernement.

**Question**

Les modifications au *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996* (le Règlement) visent à maintenir l'autonomie financière de l'Administration. De plus, les rajustements tarifaires compenseront l'inflation, engendreront des fonds nécessaires pour maintenir des ressources de pilotage dans certains ports, permettront d'améliorer les services de bateau-pilote dans certains ports et réduiront les besoins en interfinancement portuaire.

L'Administration connaît une baisse d'activité importante dans certains ports depuis plusieurs années. Elle a tenté d'y réduire les coûts, mais les clients desservis dans ces ports ont affirmé clairement que le service de pilotage leur est essentiel et qu'ils ne peuvent pas approuver actuellement une réduction du nombre de pilotes disponibles ou du temps durant lequel le service de bateau-pilote est disponible. Environ 90 % de tous les coûts de l'Administration sont des frais d'exploitation attribués directement à la fourniture du service de pilotage, ce qui limite considérablement sa capacité de réduire les coûts sans réduire le nombre de pilotes ou de bateaux-pilotes.



**Objectives**

The Authority is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic Provinces. The Authority is required to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable and consistent with providing revenues sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. In accordance with recommendations from the Canadian Transportation Agency and its customers, the Authority strives to be self-sufficient on a port-by-port basis, as well as for the Authority as a whole. The Authority is consequently amending tariff charges for 2010 in seven compulsory pilotage areas: Saint John in New Brunswick; Halifax, Strait of Canso, Bras d'Or in Nova Scotia; and St. John's, Holyrood and Placentia Bay in Newfoundland and Labrador. In addition, the Authority is amending the variable charge calculation within its tariff structure, and implementing a variable fuel charge to reflect the actual cost of fuel for its pilot boats in three areas.

**Description**

After suffering losses for four consecutive years, the Authority will have a modest positive return in 2009. However, the worldwide economic downturn has had an impact on the Authority as the financial results will be under budget. While the results have been disappointing, the measures taken by the Authority in establishing an improved tariff structure for 2009 have been successful in preventing a more serious financial situation. This positive return is required as the financial performance from 2005 to 2008 has eroded the Authority's financial position, and it must strive to remain in a positive position. At the end of 2008, the Authority was in a negative cash position with no investments or cash reserves available.

Without the tariff amendments contained herein, the Authority would be susceptible to reverting to a loss position. The Authority must remain in a positive cash position as it has to make significant capital investments in the near future. The Authority is operating with three pilot boats in their fourth decade of service, and will not be able to use these vessels as primary boats indefinitely. In order to continue to provide a reliable pilotage service, the Authority must replace the boats in Saint John, New Brunswick, and Halifax, Nova Scotia. In addition to the increase in costs incurred where the Authority operates its own vessels, the cost of pilot boat contracts has increased.

The fuel charge is intended to reduce the Authority's exposure to variances in commodity prices and allow for more transparency within the tariff for the users. To this end a variable fuel charge is being implemented for 2010 in three ports in which the Authority operates its own pilot boats (Placentia Bay, Halifax, and Saint John). As a result of consultations with customers, the Authority will introduce a variable fuel price based on the actual fuel costs, and no longer estimate a fuel cost in the basic charge in those ports. In two of the ports, Placentia Bay and Halifax, the basic charge for the area will be reduced to partially offset the variable fuel charge.

These tariff amendments continue the Authority's initiative to address inequities that have developed over time in the tariff system. For 2010, the Authority will amend its variable charge to have the greater of the unit charge or new gross tonnage charges apply to all ships. It has become apparent in recent years that as

**Objectifs**

L'Administration a la responsabilité d'administrer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes et limitrophes des provinces de l'Atlantique. L'Administration doit prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables, raisonnables et pouvant lui procurer des revenus suffisants pour garantir le financement autonome de ses activités. L'Administration s'efforce de réaliser l'autonomie financière dans chaque port et dans l'ensemble de ses activités conformément aux recommandations de l'Office des transports du Canada et de ses clients. Aussi désire-t-elle modifier en conséquence ses droits tarifaires pour 2010 dans sept zones de pilotage obligatoire : Saint John (Nouveau-Brunswick), Halifax, le détroit de Canso et Bras d'Or (Nouvelle-Écosse), St. John's, Holyrood et la baie Placentia (Terre-Neuve-et-Labrador). De plus, l'Administration modifie le calcul de ses droits variables dans son barème de tarifs et commence à percevoir un droit variable pour le carburant en fonction du coût réel du carburant utilisé par ses bateaux-pilotes dans trois zones.

**Description**

Après quatre années déficitaires d'affilée, l'Administration aura enfin un rendement positif modeste en 2009. Toutefois, la crise économique mondiale a eu des répercussions sur l'Administration, dont les résultats financiers seront négatifs. Même si ces résultats sont décevants, les mesures qu'elle a prises dans le but d'améliorer son barème de tarifs de 2009 ont réussi à lui éviter une situation financière très difficile. Ce rendement positif est nécessaire, car sa performance financière de 2005 à 2008 a miné la situation financière de l'Administration, qui doit s'efforcer de conserver une situation positive. À la fin de 2008, l'Administration avait une trésorerie négative et ne disposait d'aucun investissement ni d'aucune réserve liquide disponible.

Sans les modifications tarifaires, l'Administration serait susceptible de plonger dans le déficit. Elle doit conserver une trésorerie positive, car elle doit faire d'importantes dépenses en immobilisations prochainement. Elle utilise trois bateaux-pilotes qui en sont à leur quatrième décennie de service et elle ne pourra pas continuer de les utiliser comme embarcations principales éternellement. Pour fournir un service de pilotage fiable, elle doit remplacer les bateaux-pilotes de Saint John (Nouveau-Brunswick) et de Halifax (Nouvelle-Écosse). Le coût de l'utilisation de ses propres bateaux-pilotes et le coût de l'utilisation des bateaux-pilotes à contrat ont augmenté ensemble.

Le droit pour le carburant vise à protéger l'Administration des variations des prix des produits de base et à rendre plus transparente la composition des tarifs imposés aux utilisateurs de ses services. Un droit variable pour le carburant est prévu pour 2010 à trois endroits où l'Administration utilise ses propres bateaux-pilotes (la baie Placentia et les ports de Halifax et de Saint John). C'est après avoir consulté ses clients que l'Administration établira un prix variable pour le carburant en introduisant son coût réel et non son coût estimatif dans le calcul du droit forfaitaire dans ces ports. Elle réduira le droit forfaitaire dans deux de ces ports, soit la baie Placentia et Halifax, pour compenser en partie le droit variable perçu pour le carburant.

L'Administration procédera à ces modifications tarifaires en poursuivant son initiative de résolution des causes d'iniquité qui se sont glissées dans son barème au fil des années. En 2010, l'Administration modifiera son droit variable pour le carburant de manière à appliquer le plus élevé des droits suivants à tous les

new generations of ships are built, some of the traditional measurements no longer give a fair representation of the capacity of the ship to earn revenue. This is particularly evident with cruise ships, where in many cases the newer generations of vessels, although much larger in size than preceding generations, have a much smaller unit measurement. By basing the variable charge on a formula that considers the greater of the unit charge or a gross tonnage charge, the Authority is attempting to address these anomalies. At the same time, the level of the unit charge is such that it will only affect some vessels calling at Halifax at this time. In future years, the tonnage charge will be increased to more fully address the tariff discrepancies.

In the tariff amendments put into effect on January 1, 2009, the Authority addressed another inequity within the tariff structure in which smaller vessels were not paying their fair share of pilotage charges within ports. Minimum charges were established in seven areas, and increased in those areas that already had a minimum charge. These charges are now adequate in all areas except Saint John, New Brunswick. Saint John has by far the lowest minimum charge of any port, and the amendment will establish a charge for this area that is in the same range as other ports. The Authority is also addressing the rates for movements within the port of Saint John to have this rate structure conform to that found in other ports.

In the Bras d'Or Lake in Cape Breton, there are two pilotage zones with separate charges for each zone. The majority of commercial vessels transiting this area enter both zones, thereby invoking both rates. However, some pleasure yachts enter the Lake through St. Peter's Canal and spend a significant amount of time cruising in one zone with a pilot on board. This is a significant use of pilotage resources without adequate compensation to the Authority. The Authority is combining the two zones into one, and amending the charges for the one zone accordingly. In addition to this amendment, the Authority is increasing the tariff in this area.

The Authority continues to consult widely with their customers in various ports, and to address concerns expressed by them. During 2009, the Authority sponsored 15 meetings with users in various locations, and has attended many meetings sponsored by other parties. In all areas, our customers have indicated that they understand the rationale for the tariff amendments, and there has been general agreement with most parties.

The amendment involving the gross tonnage charge will theoretically apply to all areas, but at the introductory level will initially impact only a segment of the business in one port. In actual fact, seven areas will see amendments to their tariff structures. These amendments will be described in more detail below.

#### ***Regulatory and non-regulatory options considered***

Several alternatives were considered in determining tariff charges required by the Authority.

bâtiments : le droit unitaire ou le nouveau droit calculé en fonction de la jauge brute. On a constaté, ces dernières années, que des anomalies de calcul se produisent quand des bâtiments de nouvelle génération sont mesurés de la manière habituelle et que ces bâtiments ne rapportent pas tous les revenus qu'ils devraient. C'est très évident dans le cas de nombreux navires de croisière de nouvelle génération qui, même s'ils sont beaucoup plus volumineux que les anciens, produisent des mesures unitaires très inférieures à celles des navires des générations précédentes. L'Administration tente de résoudre ces anomalies en fondant son droit variable sur les plus élevés des droits entre les droits unitaires et le droit calculé en fonction de la jauge brute. En même temps, le niveau des droits unitaires ne touchera pour l'instant que certains des bâtiments faisant escale à Halifax. Au cours des années suivantes, l'Administration augmentera le droit calculé en fonction de la jauge brute pour mieux corriger les anomalies tarifaires.

Les modifications tarifaires mises en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2009 ont permis à l'Administration de résoudre une autre cause d'iniquité résidant dans le fait que les petits bâtiments n'assumaient pas une juste part des droits de pilotage perçus dans les ports. Des droits minimaux ont été établis dans sept zones et ont été augmentés dans ces zones où des droits minimaux étaient déjà perçus. Tous ces droits sont maintenant suffisants dans toutes les zones, sauf à Saint John (Nouveau-Brunswick), où les droits minimaux sont très inférieurs à ceux des autres ports, et les modifications permettront à l'Administration d'imposer à cet endroit des droits minimaux comparables à ceux des autres ports. L'Administration désire en faire autant avec les barèmes des taux imposés pour les déplacements dans le port de Saint John.

Il y a deux zones de pilotage assorties de droits distincts dans les eaux du lac Bras d'Or, à l'île du Cap-Breton. La majorité des bâtiments commerciaux qui franchissent ce secteur entrent dans les deux zones, faisant intervenir par conséquent les deux taux. Toutefois, certains yachts entrent dans le lac Bras d'Or par le canal St. Peter's et naviguent longtemps dans une seule zone avec un pilote à bord. Cette utilisation importante des ressources de pilotage a lieu sans que l'Administration en soit suffisamment indemnisée. Aussi elle fusionnera les deux zones et modifiera en conséquence les droits de la zone unique ainsi formée. En plus de cette modification, l'Administration haussera le tarif dans ce secteur.

L'Administration continue de mener de vastes consultations auprès de ses clients dans divers ports et de répondre à leurs préoccupations. En 2009, l'Administration a parrainé 15 rencontres avec les utilisateurs à divers lieux et elle a délégué des représentants à de nombreuses rencontres parrainées par d'autres organismes. À tous les endroits, les clients de l'Administration ont dit qu'ils comprennent les motifs des modifications tarifaires et l'Administration s'est entendue à ce sujet avec la plupart des parties.

En principe, les modifications impliquant les droits calculés en fonction de la jauge brute seront appliquées dans toutes les zones, mais elles ne toucheront qu'une partie de la clientèle dans un port. En fait, les barèmes seront modifiés dans sept zones seulement. Ces modifications sont décrites dans les pages qui suivent.

#### ***Options réglementaires et non réglementaires considérées***

Plusieurs solutions de rechange ont été envisagées en vue d'établir les droits tarifaires exigés par l'Administration.

The Authority could have maintained tariffs at the status quo in all ports. This alternative would have resulted in the Authority being in danger of slipping back into a loss position and would not have been conducive to the goal of self-sufficiency, or to avoiding cross-subsidization among ports. The Authority would not be in a position to maintain its day-to-day operations without incurring increased debt; a situation that is not sustainable over time. The Authority rejected this alternative because an increase in tariff charges is necessary to reflect the actual costs for pilotage services being performed, and to ensure that the Authority maintains its financial self-sufficiency while minimizing cross-subsidization among ports.

The Authority has attempted to keep costs at a minimum. Approximately 90% of the Authority's expenses are on pilot salaries, pilot boat expenses, and direct operating expenses, and approximately 10% are on administrative overhead.

The Authority could have attempted to reduce costs by decreasing the number of pilots employed in those areas affected by the increase. The effect of this approach would very likely be delays to ships as the number of pilots would decrease. This reduction in service would not be acceptable to customers. The Authority's stakeholders customers have requested that the current level of personnel resources be maintained to reduce delays in service and the Authority has worked diligently to meet this request. The current contingent of pilots in these ports is the minimum necessary to provide the service considering the physical size of the territory covered, the level of traffic in the ports, and the necessity to have coverage for illnesses and vacations.

The Authority could have attempted to reduce pilot boat costs by reducing maintenance, running boats at slower speed, delaying or cancelling our pilot boat replacement program, or attempting to get concessions from pilot boat contractors. Any attempt to reduce the maintenance or contracting costs of pilot boats could impact on the safety and reliability of pilot boat service. The Authority owned boats are aging, and are nearing the end of their useful life, and further delay in replacing the boats would seriously compromise the Authority's ability to provide the service. These alternatives would reduce the quality of service provided by the Authority. Therefore, these alternatives would be unacceptable to both the Authority and its customers. The Authority has also worked closely with its customers and employees to ensure that pilot boat service remains safe and efficient in all ports served.

The Authority's administration costs are kept at the lowest possible level. There are a total of 10 employees in the head office, including executive officers. This staff administers a pilotage service that covers four provinces and approximately 33 000 km of coastline in Atlantic Canada. Reductions in personnel would not be feasible in maintaining an effective administration.

### ***Benefits and costs***

The tariff adjustments are intended to create a fairer structure in which all customers will pay their fair share of the cost of providing the pilotage service. During our meetings with customers, it was repeatedly emphasized to the Authority that the provision of the service when required with minimal delay is of the primary importance. The increase in tariffs will allow the Authority to maintain the level of service required by its customers. We will discuss the fundamental change for the variable charge, followed

L'Administration aurait pu maintenir le statu quo en s'abstenant de modifier les tarifs dans tous les ports. Elle aurait ainsi risqué de replonger dans le déficit et de s'écarter de l'objectif de l'autonomie financière ou de l'objectif d'éviter l'interfinancement des ports. L'Administration n'aurait pas été en mesure de maintenir ses activités quotidiennes sans alourdir sa dette, situation qui n'est pas viable à long terme. L'Administration a rejeté cette option parce qu'il lui est nécessaire d'augmenter les droits tarifaires de manière à tenir compte des coûts réels de la prestation des services de pilotage, et elle doit conserver l'autonomie financière tout en limitant le plus possible l'interfinancement des ports.

L'Administration a tenté de garder les coûts au minimum. Environ 90 % de ses dépenses sont attribuables aux salaires des pilotes, aux bateaux-pilotes et au fonctionnement, et environ 10 %, aux frais généraux d'administration.

L'Administration aurait pu réduire les coûts en diminuant le nombre de pilotes qu'elle emploie dans les zones visées par les hausses tarifaires. Il en résulterait fort probablement des retards pour les navires en raison du manque de pilotes. Cette réduction du service ne serait pas acceptable aux clients de l'Administration, qui ont demandé que l'effectif soit maintenu afin de réduire les retards dans le service, et l'Administration déploie des efforts diligemment en ce sens. Le contingent actuel de pilotes à ces ports est le minimum nécessaire pour assurer le service, compte tenu de la grandeur du territoire desservi, du niveau de trafic dans les ports et de la nécessité de prévoir des remplaçants en cas de maladie ou de congé.

L'Administration aurait pu réduire les coûts rattachés aux bateaux-pilotes comme suit : réduire l'entretien et la vitesse des bateaux, retarder ou annuler notre programme de remplacement des bateaux-pilotes, ou tenter d'obtenir des concessions auprès des entrepreneurs propriétaires de bateaux-pilotes. Toute tentative de réduire les frais d'entretien ou les frais de l'utilisation contractuelle de bateaux-pilotes pourrait avoir des répercussions sur la sécurité et sur la fiabilité des services de bateau-pilote. Les bateaux appartenant à l'Administration prennent de l'âge et approchent de la fin de leur vie utile, et si l'on tarde à les remplacer, la capacité de l'Administration de fournir le service s'en trouverait fortement compromise. Les solutions de ce genre réduiraient la qualité de son service, ce qui est inacceptable pour celle-ci et ses clients. L'Administration a également collaboré étroitement avec ses clients et employés pour veiller à ce que le service de bateau-pilote reste sécuritaire et efficace dans tous les ports desservis.

Les coûts administratifs de l'Administration sont gardés au plus bas niveau possible. Notre siège social compte en tout 10 employés, directeurs compris. Ce personnel administre un service de pilotage desservant quatre provinces et environ 33 000 km de côte dans le Canada atlantique. Il est impossible de réduire le personnel et, en même temps, de préserver l'efficacité de l'administration.

### ***Avantages et coûts***

Par ces modifications tarifaires, l'Administration compte créer une structure tarifaire plus équitable grâce à laquelle tous les clients assumeront leur juste part du coût de la prestation des services de pilotage. Lors des rencontres avec les clients, il a été souligné à plusieurs reprises à l'Administration qu'il est de première importance que la prestation des services soit assurée dans un délai minimal, le cas échéant. Les hausses tarifaires permettront à l'Administration de maintenir le niveau de service exigé

by a discussion of the new fuel charge, and then each port will be addressed individually.

#### *Gross tonnage charge*

The Authority uses a combination of basic (fixed) charge and unit (variable) charge in most of its tariff calculations. The unit charge is based on a formula that utilizes vessel measurements (length, breadth, and moulded depth) to calculate vessel units, which is then multiplied by a set per unit charge to determine the variable rate. In newer generations of some types of vessels, the moulded depth is much smaller than in older generations due to the configuration of the design of the ship. In some instances, ships that are approximately twice as large as older vessels, with the capacity to carry almost three times as many passengers, have a lower unit measurement and are paying a lower tariff charge than the much smaller older vessel.

In order to address this discrepancy, the Authority is amending the Regulations to assess the variable charge for all ports according to the greater of a calculation based on the unit charge, and a calculation of the gross tonnage of the ship multiplied by a factor of 1 cent per gross ton (gt). To illustrate, using measurements from ships that call at Halifax and using the Halifax tariff rate, the following will be the effect of this change:

Ship "A" cruise ship of 55 451 gross tons; 456.56 pilotage units; 1 266 passengers.

Variable charge = greater of (456.56 units × \$2.14 per unit) or (55,451 gt × 1 cent per gt)

Variable charge = greater of (unit charge of \$977.04) or (gt charge of \$554.51)

Variable charge = \$977.04 unit charge.

Ship "B" cruise ship of 101 672 gross tons; 384.09 pilotage units; 3 340 passengers.

Variable charge = greater of (384.09 units × \$2.14 per unit) or (101,672 gt × 1 cent per gt)

Variable charge = greater of (unit charge of \$821.95) or (gt charge of \$1,016.72)

Variable charge = \$1,016.72 gt charge.

In this illustration, Ship "B" is a much larger vessel than "A", with the capacity to earn much more revenue because of its ability to carry two and a half times more passengers.

While the gross tonnage charge will apply to all areas, at the introductory level the only immediate impact will be on Halifax because the unit charge in Halifax is lower than in other ports.

#### *Fuel charge*

The Authority is vulnerable to fluctuations in fuel costs because traditionally fuel costs have been estimated and included in our tariff submission as part of the basic (fixed) charge. In discussions with customers, they have indicated that they would prefer to have our fuel costs charged separately outside of the fixed tariff structure. The practice in the marine industry is for fuel charges to be passed on to the customer, and there is a general acceptance of this principle.

par ses clients. Le changement fondamental que l'Administration apporte au droit variable est décrit ci-dessous, de même que le droit pour le carburant ainsi que la situation dans chaque port.

#### *Droit calculé en fonction de la jauge brute*

L'Administration utilise une combinaison de droits forfaitaires (fixes) et de droits (variables) dans la plupart de ses calculs tarifaires. Le droit unitaire est calculé à l'aide d'une formule faisant intervenir les mesures du bâtiment (longueur, largeur et le creux sur quille) pour calculer le droit unitaire de pilotage, que l'on multiplie par un droit unitaire fixe pour déterminer le droit variable. Le creux sur quille de certains bâtiments de nouvelle génération est beaucoup plus petit que celui des anciens navires en raison de la configuration du navire. Dans certains cas des navires environ deux fois plus larges que les anciens navires et pouvant embarquer presque trois fois plus de passagers présentent des mesures unitaires moindres et paient un droit moins élevé que d'anciens navires plus petits.

Pour résoudre cette anomalie, l'Administration modifie le Règlement pour que, dans tous les ports, le droit variable soit égal au montant le plus élevé entre, d'une part l'unité de pilotage multiplié par le droit par unité de pilotage (droit unitaire), et, d'autre part, la jauge brute du bâtiment multipliée par un facteur de 1 cent par jauge brute (jb). À titre d'exemple, les modifications touchent de la façon suivante le droit variable appliqué aux navires décrits ci-dessous en visite dans le port de Halifax et assujettis au barème de ce port :

Navire « A » — navire de croisière de 55 451 jb; 456,56 unités de pilotage; 1 266 passagers.

Droit variable = le plus élevé entre (456,56 unités de pilotage × 2,14 \$ droit unitaire par unité) et (55 451 jb × 1 cent par jauge brute)

Droit variable = le plus élevé entre (977,04 \$) et (droit de 554,51 \$)

Droit variable = 977,04 \$.

Navire « B » — navire de croisière de 101 672 jb; 384,09 unités de pilotage; 3 340 passagers.

Droit variable = le plus élevé entre (384,09 unités de pilotage × 2,14 \$ droit unitaire par unité) et (101 672 jb × 1 cent par jauge brute)

Droit variable = le plus élevé entre (821,95 \$) et (droit de 1 016,72 \$)

Droit variable = droit de 1 016,72 \$.

Dans cet exemple, le navire « B » est beaucoup plus gros que le navire « A » et peut produire des revenus beaucoup plus élevés parce qu'il peut transporter deux fois et demie plus de passagers.

Le droit calculé en fonction de la jauge brute sera appliqué dans toutes les zones, mais il ne touchera immédiatement que Halifax, car le droit unitaire exigible dans ce port est plus bas que dans les autres ports.

#### *Droit pour le carburant*

L'Administration est exposée aux fluctuations des coûts du carburant parce que, par le passé, des coûts estimatifs du carburant étaient inclus dans le calcul des droits forfaitaires (fixes) avec son barème de tarifs. L'Administration a tenu des discussions avec ses clients et ceux-ci ont déclaré qu'ils préfèrent que les coûts du carburant leur soient facturés distinctement du barème des tarifs fixes. L'industrie maritime a pour pratique de transférer ses frais en carburant aux clients et cette pratique est généralement acceptée.

The Authority operates pilot boats in four compulsory areas: Halifax, Nova Scotia, Saint John, New Brunswick, Placentia Bay, Newfoundland and Labrador, and Sydney, Nova Scotia. Fuel is not a significant cost factor in Sydney, but it is in each of the other three ports. The Authority is indicating the budgeted fuel usage in the tariff regulations, and adding a fuel charge to each assignment in which a pilot boat is used based on the budgeted usage and the actual average fuel price according to invoices for the month two months prior to the assignment. To partially offset the implementation of the fuel charge, the Authority will decrease the existing basic charge in Halifax and Placentia Bay. Column 3 in the table below estimates the new fuel charge:

Fuel Expense Charge Estimate for 2010				
	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Budgeted Consumption in litres	Estimated Average Price per Litre	Estimated Fuel Charge per Assignment	Offsetting Reduction in Basic Charge
Halifax	130	\$0,750	\$98	\$(50)
Saint John	75	\$0,910	\$68	\$0
Placentia Bay	600	\$0,700	\$420	\$(100)

*Placentia Bay*

The Authority has experienced a significant decline in activity in Placentia Bay. In comparison to 2004, pilotage assignments in 2009 have declined by more than 37%. Traffic is expected to rebound somewhat in 2010, but the volatility of traffic in the port combined with the large proportion of fixed costs in Placentia Bay exposes the Authority to significant losses during any downturn. At the same time, the customers in Placentia Bay have clearly indicated that any delay in providing pilotage service is not acceptable. During consultations with the customers in the port, they expressed their preference to move to a variable fuel charge as described above. The Authority agreed that this would be useful to reduce the exposure to volatility in fuel prices while adding to the transparency and fairness of the tariff. The fuel expense charge will be implemented and the basic charge will be reduced by \$100. This should provide the Authority with an increase in revenue required to maintain the service and reduce the risk presented by the volatility in traffic. The following table illustrates the effect of this amendment.

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge*	Cost for an average ship**
Placentia Bay, NL	Current	\$2,100	\$4.67	\$2,650	\$900	n/a	\$5,281
	2010	\$2,000	\$4.67	\$2,650	\$900	\$420	\$5,601
*Based on 2009 average fuel price of \$0.70 and 600 litres per trip							
**Based on a ship of 681.25 units for Placentia Bay							

L'Administration utilise des bateaux-pilotes dans quatre zones de pilotage obligatoire — Halifax (Nouvelle-Écosse), Saint John (Nouveau-Brunswick), la baie Placentia (Terre-Neuve-et-Labrador) et Sydney (Nouvelle-Écosse). Le carburant n'est pas un facteur de coût important à Sydney, mais il l'est dans les trois autres ports. L'Administration apporte une modification pour que l'utilisation du carburant prévue au budget soit décrite dans le règlement sur le tarif, qu'un droit pour le carburant soit ajouté à chaque affectation de pilotage faite avec un bateau-pilote et que ce droit soit fondé sur la consommation de carburant prévue au budget et sur les coûts réels moyens du carburant au cours du mois civil deux mois précédant le mois où le voyage simple ou le déplacement est complété, selon les factures de ce mois. Pour compenser partiellement la mise en application du droit pour le carburant, l'Administration réduira les droits forfaitaires actuels de Halifax et la baie Placentia. Les nouveaux droits pour le carburant sont exposées à la colonne 3 du tableau suivant :

Estimations du droit à percevoir pour les dépenses en carburant en 2010				
	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Consommation prévue au budget (litre)	Prix moyen estimatif par litre	Droit estimatif pour le carburant par affectation	Réduction du droit forfaitaire pour compensation
Halifax	130	0,750 \$	98 \$	(50) \$
Saint John	75	0,910 \$	68 \$	0 \$
Baie Placentia	600	0,700 \$	420 \$	(100) \$

*Baie Placentia*

L'Administration a connu une forte baisse d'activité dans la baie Placentia. En 2009, les affectations de pilotage ont diminué de plus de 37 % en comparaison de 2004. On s'attend à ce que le trafic augmente quelque peu en 2010, mais l'instabilité du trafic dans le port et la grande proportion des coûts fixes encourus dans la baie Placentia font que l'Administration risque de subir des pertes importantes durant toute baisse d'activité. En même temps, les clients de la région de la baie Placentia ont affirmé clairement que tout service de pilotage fourni en retard est inacceptable. Au cours des consultations tenues avec eux sur les lieux, ils ont dit qu'ils préféreraient l'adoption du droit variable pour le carburant, décrit dans les pages qui précèdent. L'Administration a convenu que ce droit aiderait à réduire les risques causés par l'instabilité des prix du carburant tout en favorisant la transparence et l'équité des tarifs. Un droit serait perçu pour les dépenses en carburant et le droit forfaitaire serait réduit de 100 \$. Ce changement devrait non seulement apporter à l'Administration le supplément de revenu dont elle a besoin pour maintenir le service, mais aussi réduire le risque causé par l'instabilité du trafic. L'incidence de cette modification du règlement est décrite au tableau suivant :

		<b>Droit forfaitaire</b>	<b>Droit unitaire</b>	<b>Droit minimum</b>	<b>Frais d'annulation</b>	<b>Droit estimatif, Caburant*</b>	<b>Coût pour un navire moyen**</b>
<b>Baie Placentia (Terre-Neuve-et-Labrador)</b>	Actuel	2 100 \$	4,67 \$	2 650 \$	900 \$	S/O	5 281 \$
	2010	2 000 \$	4,67 \$	2 650 \$	900 \$	420 \$	5 601 \$
	*Basé sur le prix de carburant moyen de 0,70 \$ en 2009 et l'utilisation de 600 litres par voyage						
**Basé sur un navire de 681,25 unités dans le secteur de la baie Placentia							

*St. John's*

After suffering years of consecutive losses, the port is expected to have a small return on revenue in 2009. Traffic is expected to decrease in 2010, and a tariff increase of 3% is required to offset this reduction in traffic and to cover inflationary increases. The following table illustrates the effect of this amendment.

*St. John's*

Après avoir subi des pertes consécutives durant plusieurs années, le port aura probablement un rendement positif en 2009. On s'attend à ce que le trafic diminue en 2010, aussi une hausse tarifaire de 3 % est-elle nécessaire pour compenser cette baisse de trafic et l'effet de l'inflation. L'incidence de la modification est décrite au tableau suivant :

		<b>Basic Charge</b>	<b>Unit Charge</b>	<b>Minimum Charge</b>	<b>Cancellation Charge</b>	<b>Cost for an Average Ship*</b>
<b>St. John's, Newfoundland and Labrador</b>	Current	\$513	\$5.04	\$1,590	\$513	\$1,590
	2010	\$528	\$5.19	\$1,638	\$528	\$1,638
	* Based on a ship of 112.5 units for St. John's					

		<b>Droit forfaitaire</b>	<b>Droit unitaire</b>	<b>Droit minimum</b>	<b>Frais d'annulation</b>	<b>Coût pour un navire moyen*</b>
<b>St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)</b>	Actuel	513 \$	5,04 \$	1 590 \$	513 \$	1 590 \$
	2010	528 \$	5,19 \$	1 638 \$	528 \$	1 638 \$
	* Basé sur un navire de 112,5 unités dans le secteur de St. John's					

*Holyrood*

The level of activity in Holyrood has declined to an average of less than one ship per month. The port is usually serviced by pilots from St. John's, and the tariff rate in this port is being maintained at the same level as that in St. John's. The following table illustrates the effect of this amendment.

*Holyrood*

À Holyrood, le trafic a diminué jusqu'à moins d'un navire par mois. Le port est habituellement desservi par des pilotes de St. John's et le tarif de Holyrood est maintenu au niveau de celui de St. John's. L'incidence de la modification est décrite au tableau suivant :

		<b>Basic Charge</b>	<b>Unit Charge</b>	<b>Minimum Charge</b>	<b>Cancellation Charge</b>	<b>Cost for an Average Ship*</b>
<b>Holyrood, Newfoundland and Labrador</b>	Current	\$513	\$5.04	\$1,590	\$513	\$2,375
	2010	\$528	\$5.19	\$1,638	\$528	\$2,445
	* Based on a ship of 369.43 units for Holyrood					

		<b>Droit forfaitaire</b>	<b>Droit unitaire</b>	<b>Droit minimum</b>	<b>Frais d'annulation</b>	<b>Coût pour un navire moyen*</b>
<b>Holyrood (Terre-Neuve-et-Labrador)</b>	Actuel	513 \$	5,04 \$	1 590 \$	513 \$	2 375 \$
	2010	528 \$	5,19 \$	1 638 \$	528 \$	2 445 \$
	* Basé sur un navire de 369,43 unités dans le secteur de Holyrood					

*Halifax*

The vessel traffic in the port of Halifax has declined to the lowest level since the mid-1990's. The port was in a loss position for eight years before achieving marginal returns in 2008 and 2009. The port has been operating with pilot boats that were built in the mid- 1970's. The Authority has reduced the number of pilots through attrition, from a high of 14 pilots to the current level of 10 pilots. The Halifax customers have requested that the pilot resources remain at the current level. The amended tariff is

*Halifax*

Le trafic dans le port de Halifax est à son plus bas niveau depuis le milieu des années 1990. Le port a subi des pertes durant huit ans avant d'enregistrer des revenus minimes en 2008 et 2009. Il est desservi par des bateaux-pilotes construits au milieu des années 1970. L'Administration a réduit l'effectif des pilotes par l'entremise de l'attrition, leur nombre passant de 14 à 10. Les clients du port de Halifax ont demandé que les ressources de pilotes demeurent au niveau actuel. Le tarif comprend l'introduction

intended to implement the variable fuel charge while offsetting a portion of this charge with a reduction in basic charge in the port.

The implementation of the gross tonnage charge will have a slight impact on revenue in the port of Halifax during 2010. At the introductory level, the revenue raised will represent less than one half of 1% of the overall revenue for the port.

For many years, the port of Halifax has enjoyed by far the lowest overall tariff rate in the Authority because of the economy of scale. With the decline in assignments in recent years, much of this advantage has been reduced, but Halifax will continue to have the lowest tariff rates in the Authority in 2010. The variable fuel charge will be implemented and the basic charge will be decreased by \$50. The variable fuel charge will be based on the average actual cost according to invoices for the two months prior to the assignment. The customers of the port have expressed overall agreement with the tariff adjustments in Halifax.

The following table indicates the effect of this amendment, assuming the ship is not subject to the gross tonnage charge.

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge*	Costs for an Average Ship**
Halifax, Nova Scotia	Current	\$504	\$2.14	\$1,125	\$504	n/a	\$1,437
	2010	\$454	\$2.14	\$1,125	\$454	\$98	\$1,485
	* Based on 2009 average fuel price of \$0.75 and 130 litres per trip						
** Based on a ship of 436 units for Halifax							

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimum	Frais d'annulation	Droit estimatif, carburant*	Coût pour un navire moyen**
Halifax (Nouvelle-Écosse)	Actuel	504 \$	2,14 \$	1 125 \$	504 \$	S/O	1 437 \$
	2010	454 \$	2,14 \$	1 125 \$	454 \$	98 \$	1 485 \$
	* Basé sur le prix de carburant moyen de 0,75 \$ en 2009 et l'utilisation de 130 litres par voyage						
** Basé sur un navire de 436 unités dans le secteur de Halifax							

*Strait of Canso*

From the beginning of 2006 through 2008, the Authority increased the pilot contingent in Cape Breton from 7 pilots to 10 pilots in order to provide improved service in the area. While these pilots will work throughout Cape Breton, the Canso area has by far the largest share of the workload. At the end of 2007, a new contract pilot boat was utilized in the Canso area, which increased productivity and provides service in a larger weather envelope than did the previous boats. This improved boat service, as well as the increased number of pilots, comes at a higher cost to the Authority.

To maintain a positive financial position in the port, the basic charge and minimum charge in Canso will each be increased by \$100. In the port of Canso, the customers have expressed overall agreement with the tariff increase. The following table illustrates the effect of the amendment.

Major Ports							
		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge	Cost for an Average Ship**
Strait of Canso, Nova Scotia	Current	\$862	\$2.98	\$1,100	\$862	n/a	\$2,544
	2010	\$962	\$2.98	\$1,200	\$900	n/a	\$2,644
	** Based on a ship of 564.4 units for Strait of Canso						

du droit variable pour le carburant et une réduction du droit forfaitaire en vue de compenser en partie ce nouveau droit variable au port.

L'introduction du droit calculé en fonction de la jauge brute aura une légère incidence sur les revenus du port de Halifax en 2010. Le niveau peu élevé de ce droit engendrera une hausse de revenu égale à la moitié de 1 % du total des revenus du port.

Pendant bien des années, le port de Halifax a profité du tarif de droits de loin le plus bas de l'Administration en raison d'une économie d'échelle. Même si la diminution des affectations exécutées ces dernières années a neutralisé cet avantage en grande partie, le port de Halifax continuera de profiter des tarifs les plus bas de l'Administration en 2010. Un droit variable serait perçu pour le carburant et le droit forfaitaire serait réduit de 50 \$. Le droit variable perçu pour le carburant serait fondé sur les coûts réels moyens en carburant au cours des deux mois précédant l'affectation. Les clients du port se sont dits généralement d'accord avec les modifications tarifaires pour le port de Halifax.

L'incidence de ce changement est décrite au tableau suivant, compte tenu de l'hypothèse que le navire ne doit pas payer un droit calculé en fonction de la jauge brute.

*Détroit de Canso*

Du début de 2006 jusqu'à 2008, l'Administration a augmenté le nombre de pilotes au Cap Breton de 7 à 10 dans le but d'améliorer le service dans la zone. Ces pilotes travaillent d'un bout à l'autre du Cap Breton, mais la charge de travail dans la zone de Canso est de loin la plus importante. Un bateau-pilote neuf est utilisé à contrat dans le secteur de Canso depuis la fin de 2007, ce qui permet d'accroître la productivité tout en fournissant le service dans des conditions météorologiques plus variées qu'avec les bateaux précédents. Cette prestation améliorée de service de bateau-pilote et le nombre de pilotes augmentent toutefois les coûts de l'Administration.

Pour conserver une situation financière positive dans le port de Canso, l'Administration rehausserait de 100 \$ le droit forfaitaire et le droit minimum. Dans ce port, les clients se sont dits généralement d'accord avec la hausse tarifaire. L'incidence de la modification est décrite au tableau suivant :

Ports principaux							
		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimum	Frais d'annulation	Droit estimatif, carburant	Coût pour un navire moyen**
Détroit de Canso (Nouvelle-Écosse)	Actuel	862 \$	2,98 \$	1 100 \$	862 \$	S/O	2 544 \$
	2010	962 \$	2,98 \$	1 200 \$	900 \$	S/O	2 644 \$
	** Basé sur un navire de 564,4 unités dans le secteur du détroit de Canso						

*Bras d'Or*

Traffic in the Bras d'Or Lakes has been in decline, from 111 assignments in 2003 to 37 in 2009. This area benefits from being part of the larger Cape Breton district. If pilots and pilot boats had to be provided exclusively for the area, the tariff rates required would be much greater than they are at present. The area has been in a loss position for several years now, and requires increases in tariffs to eliminate the deficit. The basic charge, unit charge, and minimum charge will require a 10% increases to be able to provide the service to the level required by our customers. The Authority is also combining Cape Breton Zones B-1 and B-2 into a single Cape Breton Zone B. The following chart indicates the effect of the amendment.

*Bras d'Or*

Le trafic maritime a diminué au lac Bras d'Or de 2003 à 2009 alors que les affectations de pilotage baissaient de 111 à 37 durant cette période. Cette zone profite de son appartenance au district du Cap Breton. Si des pilotes et des bateaux-pilotes devaient être fournis uniquement pour cette zone, les tarifs devraient être beaucoup plus élevés qu'ils le sont actuellement. La zone est déficitaire depuis plusieurs années et il faut que les tarifs augmentent pour éliminer le déficit. Le droit forfaitaire, le droit unitaire et le droit minimum devront augmenter de 10 % pour que le niveau de service nécessaire aux clients puisse être maintenu. L'Administration a décidé de fusionner les zones B-1 et B-2 en une seule zone B au Cap Breton. L'incidence de la modification est décrite au tableau suivant :

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Cost for an Average Ship*
Bras d'Or, Nova Scotia	Current	\$1,282	\$7.96	\$1,800	\$900	\$3,154
	2010	\$1,410	\$8.76	\$1,980	\$900	\$3,470
	*Based on a ship of 235.12 units for Bras d'Or					
Most ships at Bras d'Or enter both zones. The Authority is combining Zones B-1 and B-2 into a single Cape Breton Zone B.						

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimum	Frais d'annulation	Coût pour un navire moyen*
Bras d'Or (Nouvelle-Écosse)	Actuel	1 282 \$	7,96 \$	1 800 \$	900 \$	3 154 \$
	2010	1 410 \$	8,76 \$	1 980 \$	900 \$	3 470 \$
	* Basé sur un navire de 235,12 unités à Bras d'Or					
La plupart des navires qui visitent le lac Bras d'Or entrent dans les deux zones. L'Administration fusionne les zones B-1 et B-2 en une seule zone B du Cap Breton.						

*Saint John*

Saint John had a large operating loss in 2008, as traffic from the new liquefied natural gas (LNG) plant did not materialize as expected. The activity at the LNG has continued to be well below expectations, and the anticipated level of activity will not be achieved in the foreseeable future. Due to the lower than expected LNG activity, the Authority is projected to have an operating loss in the port of 3.7%, or \$100,000, in 2009. This will mean that the Authority would have lost money in the port for three of the last four years. The amendments are intended to provide the required revenue to return the port to a profitable position. Included in these amendments is a 6.5% increase to the basic charge and unit charge. The minimum charge in this area is less than that required to pay for the pilot boat service, and this charge has also been increased. The variable fuel charge will also be implemented in this port to offset the cost of fuel in the pilot boat operated by the Authority. The following table illustrates the effect of the amendment.

*Saint John*

Saint John a été le lieu d'un énorme déficit d'exploitation en 2008, car le trafic prévu qui devait accompagner la mise en production de la nouvelle usine de gaz naturel liquéfié (GNL) ne s'est pas concrétisé. L'activité dans le secteur du GNL s'est maintenue très inférieure au niveau prévu, qui ne sera pas atteint dans un avenir prévisible. Compte tenu de ce fait, l'Administration s'attend à connaître à ce port en 2009 un déficit d'exploitation de 3,7 %, soit une perte de 100 000 \$. L'Administration aura donc été déficitaire à ce port durant trois des quatre dernières années. Les modifications sont destinées à apporter au port les revenus nécessaires pour redevenir rentable. Les modifications comprennent une hausse de 6,5 % du droit forfaitaire et du droit unitaire. Le droit minimum perçu dans ce secteur n'est pas assez élevé pour permettre de payer le service de bateau-pilote, aussi a-t-il été rajusté. Un droit variable serait introduit dans ce port pour compenser le coût du carburant du bateau-pilote utilisé par l'Administration. L'incidence de la modification est décrite au tableau suivant :



		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge*	Cost for an Average Ship**
Saint John, New Brunswick	Current	\$445	\$3.09	\$791	\$445	n/a	\$1,574
	2010	\$474	\$3.29	\$1,050	\$474	\$68	\$1,744
	* Based on 2009 average fuel price of \$0.91 and 75 litres per trip						
	** Based on a ship of 365.25 units for Saint John						
Saint John had several stated rates for movages. We are amending these rates to conform with the norm, 80% of trip rate when no pilot boat, and 90% with pilot boat.							

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimum	Frais d'annulation	Droit estimatif, carburant*	Coût pour un navire moyen**
Saint John (Nouveau-Brunswick)	Actuel	445 \$	3,09 \$	791 \$	445 \$	S/O	1 574 \$
	2010	474 \$	3,29 \$	1 050 \$	474 \$	68 \$	1 744 \$
	* Basé sur un prix de carburant moyen de 0,91 \$ en 2009 et l'utilisation de 75 litres par voyage						
	** Basé sur un navire de 365,25 unités dans le secteur de Saint John						
Saint John avait plusieurs taux annoncés pour les déplacements dans les limites du port. Nous modifions ces taux pour respecter la norme : 80 % du taux prévu pour le déplacement s'il y a un pilote à bord; 90 % du taux prévu pour le déplacement si c'est avec un bateau-pilote.							

*Overall increase in revenue*

The Authority requires a revenue increase in 2010 in order to remain financially self-sufficient and limit cross-subsidization. The tariff adjustments contained herein are projected to provide an overall increase in revenue of 6.17% if in place for the entire year of 2010. This number also assumes a fuel expense similar to that experienced in 2009.

The Authority carefully reviewed each compulsory pilotage area, and considers the amended tariffs here to be fair and reasonable. Each area is being targeted to provide a return, which will greatly reduce the potential for cross-subsidization. Each area has been reviewed individually, with the amendments intended to address inequities among ports in the way that tariffs are charged.

**Strategic environmental analysis**

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals* of 1999 and the Transport Canada policy statement on strategic environmental assessment, a strategic environmental assessment (SEA) of these amendments was conducted, in the form of a preliminary scan. The SEA concluded that the amendments are not likely to have important environmental effects.

**Consultation**

Consultation in various forms has taken place with the parties affected by these amendments. The parties consulted include the Shipping Federation of Canada, the Canadian Shipowners Association, the Halifax Pilotage Committee, the Saint John Pilotage Committee, the Strait of Canso Pilotage Committee, the St. John's Pilotage Committee, shipping lines, port authorities, and local port agents and users. The consultation took the form of numerous meetings, as well as written, personal, and telephone communications with individuals. The pilotage committees in each area are made up of all customers in the port, and all customers are encouraged to attend. Alternatives to tariff increases were presented, where applicable, and participation from the attendees was encouraged. When meeting with customers, the Authority provided an analysis of the situation and solicited responses.

*Augmentation générale des revenus*

L'Administration a besoin d'accroître ses revenus en 2010 pour conserver l'autonomie financière et limiter l'interfinancement des ports. Il est prévu que les rajustements tarifaires donneront lieu à une hausse générale de revenus de 6,17 % s'ils sont en vigueur durant toute l'année 2010. Cette prévision retient l'hypothèse que les frais en carburant seront semblables à ceux de 2009.

L'Administration a examiné soigneusement toutes les zones de pilotage obligatoire et estime que les tarifs sont justes et raisonnables. Chaque zone a été ciblée de manière à assurer un rendement, ce qui permettra de réduire considérablement l'interfinancement. Chaque zone a fait l'objet d'un examen en particulier en tenant compte des modifications visant à éliminer les inégalités entre les ports dans la façon dont les tarifs sont appliqués.

**Analyse environnementale stratégique**

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, plans et de programmes* de 1999 et à l'Énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, une évaluation environnementale stratégique (EES) de ces modifications a été effectuée sous forme d'une étude préliminaire. Selon les conclusions de l'EES, les modifications n'auront aucune incidence importante sur l'environnement.

**Consultation**

Des consultations sous diverses formes ont été menées auprès des parties visées par les modifications. Parmi ces parties figuraient notamment la Fédération maritime du Canada, l'Association des armateurs canadiens, les comités de pilotage de Halifax, de Saint John, du détroit de Canso et de St. John's, des compagnies de navigation, des administrations portuaires ainsi que des agents portuaires et des utilisateurs locaux. Le processus de consultation a consisté en de nombreuses réunions et communications par téléphone, par écrit, ou sous forme de rencontres individuelles. Les comités de pilotage dans chaque zone regroupent tous les clients du port, lesquels sont tous invités à participer. Des solutions de rechange aux augmentations tarifaires ont été présentées, le cas échéant, et les participants ont été invités à exprimer leur avis. Lors de ces réunions avec les clients, l'Administration leur a exposé l'analyse de la situation en les invitant à faire part de leur réaction.

The response of those consulted has varied, but the majority of our customers accept that the increases are fair and reasonable.

These amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 7, 2009, to provide interested persons with the opportunity to make comments or to file a notice of objection. No notices of objection were filed with the Canadian Transportation Agency.

By implementing the new tariff, the Authority will limit its financial losses and avoid the need to borrow.

Subsection 34(2) of the *Pilotage Act* (the Act) provides that interested persons having reason to believe that any charge in a proposed tariff pilotage charge is prejudicial to the public interest may file an objection with the Canadian Transportation Agency (CTA).

Pursuant to subsection 34(4) of the Act, where a notice of objection is filed, the CTA makes such investigation of the proposed charge, including the holding of public hearings, as in its opinion is necessary or desirable in the public interest.

If, however, the CTA recommends a charge that is lower than that prescribed by the Authority, the Authority shall reimburse, to any person who has paid the prescribed charge, the difference between it and the recommended charge with interest in accordance with subsection 35(4) of the Act.

#### **Implementation, enforcement and service standards**

Section 45 of the Act provides an enforcement mechanism for these Regulations in that a Pilotage Authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid, and the customs officer must do so. Section 48 of the Act stipulates that every person who fails to comply with Part I of the Act or Regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

#### **Contact**

Captain R. A. McGuinness  
Chief Executive Officer  
Atlantic Pilotage Authority  
Cogswell Tower, Suite 910  
2000 Barrington Street  
Halifax, Nova Scotia  
B3J 3K1  
Telephone: 902-426-2550  
Fax: 902-426-4004

Les réactions des personnes consultées étaient variées, mais la majorité des clients conviennent que les augmentations sont équitables et raisonnables.

Ces modifications ont fait l'objet d'une publication au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 7 novembre 2009, afin de solliciter des commentaires du public et d'offrir la possibilité aux personnes touchées de formuler un avis d'opposition. Aucun avis d'opposition n'a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada.

L'entrée en vigueur du nouveau tarif aidera l'Administration à limiter ses pertes financières et lui évitera d'avoir à emprunter.

Le paragraphe 34(2) de la *Loi sur le pilotage* (la Loi) stipule que tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un droit figurant dans un projet de tarif des droits de pilotage nuit à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada (OTC).

En vertu du paragraphe 34(4) de la Loi, en cas de dépôt d'un avis d'opposition, l'OTC doit faire l'enquête qu'il estime nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques.

Par ailleurs, le paragraphe 35(4) de la Loi prévoit que, si l'OTC recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, l'Administration est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé, la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'OTC, ainsi que les intérêts.

#### **Mise en œuvre, application et normes de service**

L'article 45 de la Loi prévoit un mécanisme pour l'application du Règlement. En effet, il est interdit à l'agent des douanes qui est de service dans un port canadien de donner congé à un navire s'il est informé par une Administration que des droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés. L'article 48 de la Loi précise que quiconque contrevient à la partie I de la Loi ou des règlements commet une infraction et est exposé à une amende maximale de 5 000 \$ sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

#### **Personne-ressource**

Capitaine R. A. McGuinness  
Premier dirigeant  
Administration de pilotage de l'Atlantique  
Tour Cogswell, pièce 910  
2000, rue Barrington  
Halifax (Nouvelle-Écosse)  
B3J 3K1  
Téléphone : 902-426-2550  
Télécopieur : 902-426-4004

Registration  
SOR/2009-334 December 10, 2009

DEPARTMENT OF VETERANS AFFAIRS ACT

### Regulations Amending the Veterans Health Care Regulations and the Veterans Burial Regulations, 2005

P.C. 2009-1997 December 10, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Veterans Affairs and the Treasury Board, pursuant to section 5<sup>a</sup> of the *Department of Veterans Affairs Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Veterans Health Care Regulations and the Veterans Burial Regulations, 2005*.

#### REGULATIONS AMENDING THE VETERANS HEALTH CARE REGULATIONS AND THE VETERANS BURIAL REGULATIONS, 2005

##### VETERANS HEALTH CARE REGULATIONS

1. (1) Paragraph (e) of the definition “veteran” in section 2 of the *Veterans Health Care Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

(e) an allied veteran described in subsection 37(4), (4.1) or (4.2) of the *War Veterans Allowance Act*,

(2) The definition “overseas service veteran” in section 2 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (b), by adding “or” at the end of paragraph (c) and adding the following after paragraph (c):

(d) an allied veteran described in paragraphs 37(4)(c.1) and (d.1) or subsection 37(4.2) of the *War Veterans Allowance Act*; (*ancien combattant ayant servi outre-mer*)

2. Section 16 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) Despite subsection (1), the primary caregiver of a client who died or began residing in a health care facility during the period beginning on October 14, 2008 and ending on December 31, 2009 is entitled to the services in accordance with subsection (1) that the client would have been entitled to receive if paragraph (d) of the definition “overseas service veteran” and paragraph (e) of the definition “veteran” in section 2 had come into force on October 14, 2008 provided that

(a) the client is an allied veteran described in paragraphs 37(4)(c.1) and (d.1) or subsection 37(4.1) or (4.2) of the *War Veterans Allowance Act*;

(b) the client is not an allied veteran described in paragraph (g) of the definition “veteran” in section 2; and

Enregistrement  
DORS/2009-334 Le 10 décembre 2009

LOI SUR LE MINISTÈRE DES ANCIENS COMBATTANTS

### Règlement modifiant le Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants et le Règlement de 2005 sur les sépultures des anciens combattants

C.P. 2009-1997 Le 10 décembre 2009

Sur recommandation du ministre des Anciens Combattants et du Conseil du Trésor et en vertu de l'article 5<sup>a</sup> de la *Loi sur le ministère des Anciens Combattants*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants et le Règlement de 2005 sur les sépultures des anciens combattants*, ci-après.

#### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES SOINS DE SANTÉ POUR ANCIENS COMBATTANTS ET LE RÈGLEMENT DE 2005 SUR LES SÉPULTURES DES ANCIENS COMBATTANTS

##### RÈGLEMENT SUR LES SOINS DE SANTÉ POUR ANCIENS COMBATTANTS

1. (1) L'alinéa e) de la définition de « ancien combattant », à l'article 2 du *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants*<sup>1</sup>, est remplacé par ce qui suit :

e) ancien combattant allié au sens des paragraphes 37(4), (4.1) et (4.2) de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*;

(2) La définition de « ancien combattant ayant servi outre-mer », à l'article 2 du même règlement, est modifiée par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :

d) ancien combattant allié visé aux alinéas 37(4)c.1) et d.1) ou au paragraphe 37(4.2) de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*. (*overseas service veteran*)

2. L'article 16 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Malgré le paragraphe (1), la principale personne à s'occuper du client décédé ou admis dans un établissement de santé au cours de la période commençant le 14 octobre 2008 et se terminant le 31 décembre 2009 a le droit de recevoir, conformément au paragraphe (1), les services que le client aurait eu droit de recevoir si l'alinéa d) de la définition de « ancien combattant ayant servi outre-mer » et l'alinéa e) de la définition de « ancien combattant » à l'article 2 étaient entrés en vigueur le 14 octobre 2008, si à la fois :

a) le client est un ancien combattant allié visé aux alinéas 37(4)c.1) et d.1) ou aux paragraphes 37(4.1) et (4.2) de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*;

b) le client n'est pas un ancien combattant allié visé à l'alinéa g) de la définition de « ancien combattant » à l'article 2;

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 21, s. 100

<sup>b</sup> R.S., c. V-1; S.C. 2000, c. 34, par. 95(a)

<sup>1</sup> SOR/90-594

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 21, art. 100

<sup>b</sup> L.R., ch. V-1; L.C. 2000, ch. 34, al. 95(a)

<sup>1</sup> DORS/90-594

(c) the primary caregiver applies to the Minister for the services no later than December 31, 2010.

**3. Section 21 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):**

(5) Despite subsection (1), an income-qualified veteran or an overseas service veteran, who is an allied veteran described in paragraphs 37(4)(c.1) and (d.1) or subsection 37(4.1) or (4.2) of the *War Veterans Allowance Act* and who is not an allied veteran described in paragraph (g) of the definition “veteran” in section 2, is not eligible to receive the care referred to in subsection (1).

**VETERANS BURIAL REGULATIONS, 2005**

**4. Paragraph (j) of the definition “veteran” in section 1 of the *Veterans Burial Regulations, 2005*<sup>2</sup> is replaced by the following:**

(j) an allied veteran within the meaning of subsection 37(4), (4.1) or (4.2) of the *War Veterans Allowance Act*. (*ancien combattant*)

**COMING INTO FORCE**

**5. These Regulations come into force on January 1, 2010.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Regulations.)*

**Executive summary**

**Issue:** Allied Veterans and their survivors who moved to Canada after the Second World War, as well as Allied Veterans of the Korean War and their survivors who meet pre- and post-war residency requirements, do not have access to Veterans Affairs Canada (VAC) programs. This initiative is expected to provide benefits to approximately 3 600 Allied Veterans, of the above noted Wars, and up to 1 000 family members, primarily survivors.

**Description:** On June 18, 2009, Bill C-33 (*An Act to amend the War Veterans Allowance Act*) received Royal Assent. The Act comes into force on January 1, 2010. These amendments to the *Veterans Health Care Regulations* and the *Veterans Burial Regulations, 2005* are key components of Bill C-33’s implementation and are required to align with the legislation so that the newly eligible clients and their eligible family members may receive benefits and services available to them.

This initiative restores the War Veterans Allowance and associated benefits and services to low-income Allied Veterans of the Second World War who meet post-war residency requirements and their survivors as well as extends eligibility to Allied Veterans of the Korean War and their survivors who meet

<sup>2</sup> SOR/2005-200

c) la principale personne à s’occuper du client en fait la demande au ministre au plus tard le 31 décembre 2010.

**3. L’article 21 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :**

(5) Malgré le paragraphe (1), l’ancien combattant au revenu admissible ou l’ancien combattant ayant servi outre-mer visé aux alinéas 37(4)c.1) et d.1) ou aux paragraphes 37(4.1) et (4.2) de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* n’est pas admissible aux soins prévus par le paragraphe (1). Il est entendu que le présent paragraphe ne s’applique pas à l’ancien combattant visé à l’alinéa g) de la définition de « ancien combattant » à l’article 2.

**RÈGLEMENT DE 2005 SUR LES SÉPULTURES DES ANCIENS COMBATTANTS**

**4. L’alinéa j) de la définition de « ancien combattant », à l’article 1 du *Règlement de 2005 sur les sépultures des anciens combattants*<sup>2</sup>, est remplacé par ce qui suit :**

j) ancien combattant allié au sens des paragraphes 37(4), (4.1) et (4.2) de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*. (*veteran*)

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**5. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010.**

**RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION**

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Resumé**

**Question :** Les anciens combattants alliés et leurs survivants qui se sont installés au Canada après la Seconde Guerre mondiale, ainsi que les anciens combattants alliés de la guerre de Corée et leurs survivants qui satisfont aux exigences en matière de résidence avant et après la guerre, n’ont pas accès aux programmes d’Anciens Combattants Canada. La présente initiative entend offrir des avantages à environ 3 600 anciens combattants alliés des guerres susmentionnées ayant un revenu faible, et à jusqu’à 1 000 membres de famille, essentiellement des survivants.

**Description :** Le 18 juin 2009, le projet de loi C-33 (*Loi modifiant la Loi sur les allocations aux anciens combattants*) a reçu la sanction royale. La Loi entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010. Les modifications au *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants* et au *Règlement sur l’inhumation des anciens combattants de 2005* constituent des éléments essentiels du processus de mise en œuvre du projet de loi C-33 et doivent être conformes à la loi afin que les nouveaux clients admissibles et les membres de leurs familles admissibles puissent recevoir les avantages et les services qui leur sont offerts.

Cette initiative rétablit l’allocation aux anciens combattants ainsi que les avantages et services connexes aux anciens combattants alliés à revenu faible de la Seconde Guerre mondiale qui satisfont aux exigences en matière de résidence après la guerre et à leurs survivants. Elle rend également admissibles

<sup>2</sup> DORS/2005-200

the pre- and post-war residency requirements. All groups must meet specific residency criteria: as post-war clients they must have lived in Canada for at least 10 years since the end of the war; Allied Veterans of the Korean War with pre-war residency must have lived in Canada prior to enlisting. In all cases, clients and/or their eligible family members must still be resident in Canada in order to be eligible for benefits.

**Cost-benefit statement:** The costs of these regulations are primarily associated with the Government of Canada - Veterans Affairs Canada. As outlined in the Treasury Board submission, the 5 year program cash cost projections as provided by the Office of the Chief Actuary (OCA), with a start date of January 1, 2010, would be approximately \$114.1 million. For the purposes of the cost-benefit statement, the 10 year program cash cost projections for the Government of Canada - Veterans Affairs Canada, with a start date of January 1, 2010, would be approximately \$146 million in constant 2009 dollar terms. There is also an implementation cost of \$13.3 million in constant 2009 dollar terms.

The benefits of these regulations are to the Allied Veterans and their eligible family members, primarily their survivors. It is estimated that approximately 3 600 Allied Veterans and up to 1 000 survivors could benefit from these regulations over the next five years. These Allied Veterans and their families and/or survivors may receive an increased level of income and an increased level of health care, resulting in an overall improved quality of life. Some additional benefits are associated with provincial governments, Veterans' organizations, Last Post Fund, third party contractors, other Canadians, health providers and service providers.

The estimated net present cost at an 8% discount rate over a ten year period is \$7.4 million. There are several benefits that could not be quantified. The regulatory amendments will particularly lead to an improved health and standard of living of eligible Allied Veterans and their families. Provincial welfare program payments should also decrease as a result of the regulatory amendments. There are also further benefits to third party service providers and their employees through increased revenues and the demand for additional work.

The report assumes that the distribution of costs and benefits as a result of the proposed regulatory change are going to be concentrated in the Toronto, Montréal and Vancouver areas. This is based on the distribution of the existing VAC Allied Veteran client population.

**Business and consumer impacts:** It is anticipated that approximately 3 600 Allied Veterans and up to 1 000 survivors will be eligible to apply for the War Veterans Allowance and will have access to Veterans Independence Program (VIP), Long-Term Care (LTC), Treatment Benefits, Funeral and Burial assistance, and the Assistance Fund. These services and

les anciens combattants alliés de la guerre de Corée et leurs survivants qui satisfont aux exigences en matière de résidence avant et après la guerre. Tous les groupes doivent répondre à des critères précis en matière de résidence. Ainsi, comme clients de l'après-guerre, ils doivent avoir vécu au Canada pendant au moins 10 ans depuis la fin de la guerre. Les anciens combattants alliés de la guerre de Corée ayant résidé au Canada avant la guerre doivent avoir vécu au Canada avant leur enrôlement. Dans tous les cas, pour être admissibles aux avantages, les clients et les membres de leurs familles admissibles doivent encore résider au Canada.

**Énoncé des coûts et avantages :** Les coûts associés à ce règlement sont essentiellement pris en charge par le gouvernement du Canada et Anciens Combattants Canada. Tel que décrit dans la présentation au Conseil du Trésor, les coûts estimatifs du programme sur cinq ans fournis par le Bureau de l'actuaire en chef (BAC), qui débute le 1<sup>er</sup> janvier 2010, seraient d'environ 114,1 millions de dollars. Aux fins de l'énoncé des coûts et avantages, les coûts estimatifs du programme sur 10 ans pour le gouvernement du Canada et Anciens Combattants Canada, débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2010, seraient d'environ 146 millions de dollars, calculés en dollars constants (2009). Il y a aussi un coût de mise en œuvre de 13,3 millions de dollars, calculé en dollars constants (2009).

Les avantages du règlement sont pour les anciens combattants alliés et les membres de leurs familles admissibles, essentiellement leurs survivants. On estime qu'environ 3 600 anciens combattants alliés et jusqu'à 1 000 survivants pourraient bénéficier du règlement au cours des cinq prochaines années. Les anciens combattants alliés et leurs familles et/ou survivants pourraient bénéficier d'une augmentation du niveau du revenu et d'une augmentation du niveau de soins de santé et, par conséquent, d'une amélioration générale de la qualité de vie. Certains avantages supplémentaires sont associés aux gouvernements provinciaux, aux organisations d'anciens combattants, au Fonds du Souvenir, aux fournisseurs de services externes, aux autres Canadiens, aux fournisseurs de soins de santé et aux fournisseurs de services.

Le coût actualisé net estimatif, à un taux actualisé de 8 %, sur une période de dix ans, est de 7,4 millions de dollars. Il y a plusieurs avantages qui ne peuvent pas être quantifiés. Les modifications réglementaires contribueront notamment à améliorer la santé et le niveau de vie des anciens combattants alliés admissibles et de leurs familles. Les paiements qui sont versés dans le cadre des programmes d'aide sociale provinciaux devaient en outre diminuer à la suite des modifications réglementaires. Il y a aussi d'autres avantages pour les fournisseurs de services externes et leurs employés, soit une augmentation de leurs revenus et de la demande pour du travail supplémentaire.

Le rapport considère que la répartition des coûts et avantages résultant du changement réglementaire sera concentrée dans les régions de Toronto, de Montréal et de Vancouver. Cette hypothèse repose sur la répartition géographique de la population de clients anciens combattants alliés d'ACC.

**Incidences sur les entreprises et les consommateurs :** On prévoit qu'environ 3 600 anciens combattants alliés et jusqu'à 1 000 survivants auront le droit de présenter une demande d'allocation aux anciens combattants, et auront accès au Programme pour l'autonomie des anciens combattants (PAAC), aux soins de longue durée (SLD), aux avantages médicaux, au

benefits will be provided by small enterprises in the veterans' (or eligible family members') local communities and will, therefore, have a positive impact on business.

**Domestic and international coordination and cooperation:**

This initiative will have a positive impact on our foreign relations as Canada will be seen by its allies and other countries as a nation which takes care of its Allied Veterans.

**Performance measurement and evaluation plan:** The extent to which the War Veterans Allowance, Assistance Fund, Funeral and Burial, Health Care Program (Veterans Independence Program, Long Term Care and Treatment Benefits) meet their expected outcomes will be measured and reported on a regular basis. Performance measurement and evaluation plans have been established for each of these programs. These plans include measurement of program relevance, effectiveness, efficiency, accessibility, client satisfaction, and compliance with existing legislation and policy. For program evaluations, the implication of the regulatory change is an increase in the client base due to the inclusion of Allied Veterans. For reporting purposes, results achieved for Allied Veterans and their families will be amalgamated with outcome data from other clients to ensure that results reflect all program participants/participation.

soutien à l'égard des frais de funérailles et d'inhumation et au Fonds de secours. Ces services et ces avantages seront dispensés par de petites entreprises à l'échelle des collectivités locales d'anciens combattants (ou celles de membres de famille admissibles) et auront, par conséquent, un effet positif sur le secteur commercial.

**Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :** Cette initiative aura un effet positif sur nos relations étrangères, car le Canada sera perçu par ses alliés et par d'autres pays comme étant une nation qui prend soin de ses anciens combattants alliés.

**Mesures de rendement et plan d'évaluation :** On évaluera la mesure dans laquelle les allocations aux anciens combattants, le Fonds de secours, le Programme d'aide aux funérailles et à l'inhumation, le Programme des soins de santé (Programme pour l'autonomie des anciens combattants, Programme de soins de longue durée et Programme des avantages médicaux) atteignent les objectifs prévus, et on en rendra compte régulièrement. On a établi des plans de mesure et d'évaluation du rendement pour chacun de ces programmes. Ces plans permettent de mesurer la pertinence des programmes, l'efficacité de ces derniers, leur efficacité, leur accessibilité, la satisfaction des clients à leur égard, ainsi que leur conformité aux lois et aux politiques en place. En ce qui a trait à l'évaluation des programmes, la modification réglementaire aura pour effet d'élargir la clientèle par suite de l'inclusion des anciens combattants alliés. Aux fins de rapports, les résultats obtenus pour les anciens combattants alliés et leurs familles seront amalgamés aux données relatives aux résultats d'autres clients, afin que les résultats soient représentatifs de l'ensemble des participants/de la participation aux programmes.

**Issue**

In 1995, through a budgetary review process, the *War Veterans Allowance Act* (WVA Act) was amended so that only Allied Veterans and survivors domiciled in Canada on enlistment or at any time during the war were eligible to apply for WVA and to receive associated benefits and services. This measure meant that access to benefits was removed for first-time applicants who came to Canada after the wartime period and who applied after the 1995 changes. These changes clearly impacted Second World War Allied Veterans who moved to Canada after the War. The 1995 changes to the WVA Act were intended to return the WVA program to its original intent, which was to provide income support to Canadian Veterans, and those Allied Veterans who had been living in Canada before or at the time of their war service. For compassionate reasons, Allied Veterans who received benefits prior to the 1995 legislative change, were protected ("grandfathered").

In the fall of 2003, eligibility for VAC's Long-Term Care (LTC) program was restored for Second World War Allied Veterans who moved to Canada after the war and had at least 10 years post-war Canadian residency. This was accomplished through amendments to the *Veterans Health Care Regulations*. These

**Question**

En 1995, par suite d'un processus d'examen budgétaire, on a modifié la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* (LAAC) de sorte que seuls les anciens combattants alliés et leurs survivants domiciliés au Canada à l'enrôlement ou à n'importe quel moment pendant la guerre avaient le droit de présenter une demande d'allocation aux anciens combattants (AAC) et de recevoir les avantages et les services connexes. Cette mesure faisait en sorte que les requérants d'une première prestation, arrivés au Canada après la guerre et ayant présenté leur demande après l'entrée en vigueur des changements de 1995, n'avaient plus accès aux avantages. Les anciens combattants alliés de la Seconde Guerre mondiale qui ont émigré au Canada après la guerre ont été véritablement touchés par ces changements. Les modifications de 1995 à la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* avaient pour but de rétablir la raison d'être initiale du programme de l'AAC, qui était d'offrir des services de soutien du revenu aux anciens combattants canadiens, ainsi qu'aux anciens combattants alliés qui avaient vécu au Canada avant ou au moment de leur service de guerre. Pour des raisons d'ordre humanitaire, les anciens combattants alliés qui touchaient des prestations avant la modification législative de 1995 étaient protégés (« anciens combattants bénéficiant de droits acquis »).

À l'automne 2003, on a rétabli l'admissibilité des anciens combattants alliés de la Seconde Guerre mondiale qui ont émigré au Canada après la guerre et ayant résidé au Canada au moins 10 ans après la guerre au programme des soins de longue durée d'ACC. À cette fin, des modifications ont été apportées au

2003 amendments enabled Allied Veterans who meet the post-war residency criteria to access LTC in a community facility, as well as necessary Treatment Benefits. Also, if the Allied Veteran's health deteriorates to the point where his/her needs cannot adequately be met in the community facility, VAC will provide for care in a contract bed or departmental facility, if available.

This initiative responds to this Government's Commitment to Veterans to restore the Veterans Allowance for Allied Veterans of the Second World War and their family members (primarily survivors) who have lived in Canada for at least 10 years since the end of that War and eligibility to Allied Veterans of the Korean War who meet either pre- or post-war residency requirements and their family members (primarily survivors).

Five risks have been identified in achieving the objective of this initiative:

1. VAC may lack the capacity to respond to the initial increased service demand from Allied Veterans and their families;
2. Complex policies and business processes related to complex eligibility criteria may result in delayed payment to eligible Allied Veterans or their family members;
3. External stakeholders may pressure VAC to expand eligibility to additional groups;
4. The period of retroactivity may not meet the expectations of Allied Veterans and their families; and
5. VAC may be unable to ensure that all eligible Allied Veterans receive the benefits to which they are entitled.

While the first two risks are assessed as minor, the other three are assessed as moderate. Those assessed as moderate will be addressed in our communications strategy. VAC's mitigation strategy will largely be accomplished through a comprehensive communications strategy, e.g. further briefings with Veterans' organizations, visits to potential applicants, news releases and information provided to target groups through publications for Veterans, and through VAC's external Web site.

### **Objectives**

The objectives of these regulatory amendments are to provide low-income Allied Veterans, their eligible family/survivors and dependents with the same benefits as other clients who are eligible for War Veterans Allowance and associated health and assistance programs, Funeral and Burial assistance (on behalf of the veteran client), and the Assistance Fund. Allied Veteran's access to VAC's health care program (treatment benefits, VIP and LTC) is consistent with the approach for other VAC clients, where not available through the province or territory of residence and where a health need exists. Access to the health care program is similar to that available to other low-income Veterans.

*Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants.* Ces modifications de 2003 permettent aux anciens combattants alliés qui satisfont aux critères de résidence après la guerre d'obtenir des soins de longue durée dans un établissement communautaire, ainsi que de bénéficier des avantages médicaux nécessaires. De plus, si l'état de santé d'un ancien combattant allié se détériore à tel point qu'on ne peut répondre à ses besoins de façon appropriée dans un établissement communautaire, ACC assure la prestation des soins au moyen d'un lit retenu par contrat ou dans un établissement ministériel, selon la disponibilité.

Cette initiative fait suite à l'engagement qu'a pris le présent gouvernement envers les anciens combattants de rétablir l'allocation pour anciens combattants au profit des anciens combattants alliés de la Seconde Guerre mondiale et des membres de leurs familles (essentiellement leurs survivants) qui ont vécu au Canada pendant au moins 10 ans depuis la fin de cette guerre, et d'étendre l'admissibilité aux anciens combattants alliés de la guerre de Corée qui satisfont aux exigences en matière de résidence avant et après la guerre et aux membres de leurs familles (essentiellement leurs survivants).

On a cerné cinq risques en rapport avec l'atteinte de l'objectif de cette initiative, c'est-à-dire :

1. Les capacités d'ACC pourraient se révéler insuffisantes pour faire face à l'augmentation initiale de la demande de services de la part des anciens combattants alliés et de leurs familles.
2. Les paiements aux anciens combattants alliés ou aux membres de leurs familles admissibles pourraient être retardés en raison de politiques et de procédés administratifs complexes en rapport avec des critères d'admissibilité tout aussi complexes.
3. Des intervenants de l'extérieur pourraient faire pression pour qu'ACC étende l'admissibilité à d'autres groupes.
4. La période de rétroactivité pourrait ne pas répondre aux attentes des anciens combattants alliés et de leurs familles.
5. ACC ne sera peut-être pas en mesure de veiller à ce que tous les anciens combattants alliés admissibles reçoivent les avantages auxquels ils ont droit.

Bien que les deux premiers risques soient jugés mineurs, les trois autres sont considérés comme étant modérés. Ces derniers sont pris en considération dans le cadre de notre stratégie de communication. La stratégie d'atténuation d'ACC sera en grande partie exécutée par le biais d'une stratégie de communication détaillée, comprenant notamment des séances d'information additionnelles à l'intention des organisations d'anciens combattants, des visites aux requérants éventuels, des communiqués et des informations fournies aux groupes cibles au moyen de publications à l'intention des anciens combattants et du site Web externe d'ACC.

### **Objectifs**

Les modifications réglementaires visent à fournir aux anciens combattants alliés à faible revenu, aux membres des familles/survivants et aux personnes à charge admissibles les mêmes avantages que ceux dispensés à d'autres clients qui sont admissibles à l'allocation aux anciens combattants et aux programmes de santé et d'aide connexes, à l'aide à l'égard des frais de funérailles et d'inhumation (au nom du client ancien combattant) et au Fonds de secours. Pour les anciens combattants alliés, l'accès aux programmes de soins de santé d'ACC, notamment les avantages médicaux, le PAAC et les SLD, devrait être cohérent avec l'approche qui est employée à l'égard des autres clients d'ACC, lorsque la province ou le territoire de résidence n'offrent pas ces

**Description**

Section 9 of the *War Veterans Allowance Act* is applied where it is determined that service at any time during the Second World War was with enemy forces (outside of the recognized time periods). The applicant would be ineligible for War Veterans Allowance benefits even though the applicant may also have allied service during the Second World War. The service eligibility for each applicant is carefully considered, including those with military service with the Russian Forces during the Second World War.

WVA is a form of financial assistance that ensures qualified persons receive a guaranteed monthly income. WVA eligibility is based on clients meeting war service, residency, income, and/or age (health care is not a separate criteria). Once clients have access to WVA, they become eligible to apply for associated health and assistance programs: Assistance Fund, Treatment Benefits, Veterans Independence Program (VIP), and Long-Term Care (LTC). Low-income Allied Veterans may also receive Funeral and Burial Program benefits.

At present, VAC provides benefits to Allied Veterans who served during the Second World War and were domiciled in Canada before the war or at the time of their enlistment during the war. This is known as “pre-war domicile”. This initiative provides access to WVA and associated health and assistance programs for Allied Veterans of the Second World War and the Korean War who moved to Canada after those wars and meet the 10 years post-war Canadian residency requirements. Eligibility is also extended to those Allied Veterans of the Korean War who meet pre-war residency requirements. In all cases, Allied Veterans and their eligible family members, primarily survivors, must still be resident in Canada. This initiative will ensure that these groups of low-income War Service Veterans have access to needed financial resources and health care services. It will also provide eligible family members (primarily their survivors) or dependents access to certain programs, according to current authorities.

In order to achieve the objective of this initiative, two sets of regulations require amendments:

**1. Veterans Health Care Regulations**

VAC health care program consists of three main components: Treatment Benefits, VIP, and LTC. Treatment benefits provide a full complement of benefits, which range from hearing aids, medical supplies and special equipment, to prescription drugs, dental and vision care. The VIP, a national home care program, assists eligible clients to remain healthy and independent in their own homes or communities by providing them with personal care services, housekeeping, grounds maintenance, access to nutritious

programmes et lorsqu’un besoin en matière de santé se manifeste. L’accès au programme de soins de santé est semblable à celui dont bénéficient d’autres anciens combattants ayant un faible revenu.

**Description**

L’article 9 de la *Loi sur les allocations aux anciens combattants* s’applique lorsqu’il a été établi qu’une personne a servi dans les forces ennemies à n’importe quel moment durant la Seconde Guerre mondiale (en dehors des périodes de service reconnues). Le cas échéant, le demandeur ne serait pas admissible aux avantages de l’Allocation d’ancien combattant, et ce, même s’il a servi dans les forces alliées pendant la Seconde Guerre mondiale. Dans chaque cas, la période de service admissible est examinée soigneusement, y compris le service militaire avec les Forces soviétiques au cours de la Seconde Guerre mondiale.

L’allocation aux anciens combattants (AAC) est une forme d’aide financière grâce à laquelle les personnes admissibles touchent un revenu mensuel garanti. Pour avoir droit à l’AAC, les clients doivent satisfaire aux critères relatifs au service de guerre, à la résidence, au revenu et/ou à l’âge (les soins de santé ne sont pas un critère distinct). Une fois qu’ils ont accès à l’AAC, les clients ont le droit de présenter une demande à des programmes de santé et d’aide connexes, à savoir le Fonds de secours, les avantages médicaux, le Programme pour l’autonomie des anciens combattants (PAAC) et les soins de longue durée (SLD). Les anciens combattants alliés ayant un faible revenu peuvent en outre bénéficier des avantages du Programme d’aide aux funérailles et à l’inhumation.

Actuellement, ACC dispense des avantages aux anciens combattants alliés de la Seconde Guerre mondiale qui étaient domiciliés au Canada avant la guerre ou au moment de leur enrôlement pendant la guerre. C’est ce qu’on appelle « domicile avant la guerre ». La modification fait en sorte que les anciens combattants alliés de la Seconde Guerre mondiale et de la guerre de Corée qui se sont installés au Canada après ces deux guerres et qui satisfont aux critères en matière de résidence au Canada après la guerre (pour une période de 10 ans) auraient accès à l’AAC et aux programmes d’aide et de santé connexes. L’admissibilité est aussi étendue aux anciens combattants alliés de la guerre de Corée qui satisfont aux critères en matière de résidence avant la guerre. Dans tous les cas, les anciens combattants alliés et les membres de leurs familles admissibles, particulièrement les survivants, doivent encore résider au Canada. Grâce à cette initiative, ces groupes d’anciens combattants ayant servi en temps de guerre et disposant d’un faible revenu peuvent obtenir les ressources financières et les services de santé dont ils ont besoin. Cela permet aussi aux membres des familles (essentiellement les survivants) et aux personnes à charge admissibles d’accéder à certains programmes, selon les autorisations actuelles.

Pour atteindre l’objectif de cette initiative, les deux règlements suivants doivent être modifiés :

**1. Le Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants**

Les programmes de soins de santé d’ACC se composent de trois éléments principaux : les avantages médicaux, le PAAC et les SLD. Les avantages médicaux offrent une gamme complète d’avantages pouvant aller des appareils auditifs, des fournitures médicales et de l’équipement spécial, aux médicaments sur ordonnance et aux soins dentaires et de la vue. Le PAAC est un programme national de soins à domicile qui vise à aider les clients admissibles à continuer de vivre en santé et de manière autonome



meals, home adaptations, and other support, based on need. LTC provides facility care for those who are no longer able to remain in their own home.

## 2. Veterans Burial Regulations, 2005

VAC provides funeral and burial assistance to qualified individuals (as identified in the *Veterans Burial Regulations, 2005*) to allow for a dignified funeral and burial where this is not otherwise feasible. The program provides families or estates of eligible War Service Veterans with financial assistance to help cover the costs of the funeral and burial on behalf of the Veteran. Veterans whose death is linked to a pensioned condition, or, who have insufficient funds in their estates, may be eligible for assistance. Pursuant to an agreement with VAC, The Last Post Fund Corporation, an independent non-profit organization, administers the program.

### Other Benefits

The Assistance Fund is also available to these new groups of clients and their eligible family members. This program provides financial assistance in the form of a small grant (up to \$1,000 per year) to a WVA recipient (eligible client or family member) residing in Canada, for an emergency or unexpected contingency that affects health and/or safety and for which there are no other resources available. The Assistance Fund provides grants for such things as shelter, clothing, health items (e.g. hearing aids, dentures, eyeglasses), and essential appliances (e.g. refrigerator, stove).

In addition to the changes brought about by Bill C-33 — *An Act to amend the War Veterans Allowance Act* — which amended eligibility for the War Veterans Allowance for Allied Veterans and their families, this regulatory initiative restores associated health and assistance programs (Assistance Fund, Funeral and Burial, VIP, and Treatment Benefits) to low income Allied Veterans who served during the Second World War, have at least 10 years post-war Canadian residency, and still reside in Canada. It also extends the associated health and assistance programs (Assistance Fund, Funeral and Burial, VIP, Treatment Benefits and LTC — community beds only) to low income Allied Veterans who served during the Korean War, meet either pre-war or post-war residency requirements and still reside in Canada.

The amendments to the *Veterans Health Care Regulations* and the *Veterans Burial Regulations, 2005* support Bill C-33 through the amendments to the eligibility criteria so that the newly eligible clients and their eligible family members may receive benefits and services available to them.

dans leur domicile ou dans leur communauté, en leur offrant des services de soins personnels, d'entretien ménager, d'entretien du terrain, d'accès à des repas nutritifs, d'adaptation au domicile et d'autres services de soutien, en fonction des besoins. Les SLD visent à offrir des soins en établissement à ceux et celles qui ne sont plus aptes à demeurer chez eux.

## 2. Le Règlement sur l'inhumation des anciens combattants de 2005

Anciens Combattants Canada offre une aide à l'égard des frais de funérailles et d'inhumation aux personnes admissibles (tel qu'il est indiqué dans le *Règlement sur l'inhumation des anciens combattants de 2005*), afin d'assurer la tenue de services de funérailles et d'inhumation convenables, en cas de nécessité. Le programme offre aux familles ou à la succession des anciens combattants ayant servi en temps de guerre admissibles une aide financière à l'égard des frais de funérailles et d'inhumation, afin d'aider à couvrir les frais de funérailles et d'inhumation au nom de l'ancien combattant. Les anciens combattants qui décèdent des suites d'une affection ouvrant droit à pension ou dont la succession est insuffisante sur le plan financier sont admissibles à une telle aide. En vertu d'une entente conclue avec ACC, la Corporation dite Last Post Fund, organisme sans but lucratif et indépendant, se charge d'administrer le programme.

### Autres avantages

Le Fonds de secours est à la disposition de ces nouveaux groupes de clients et les membres de leurs familles admissibles. Ce programme a pour objet d'aider financièrement les bénéficiaires de l'AAC qui résident au Canada (client ou membre de famille admissible) en leur offrant une petite subvention (jusqu'à 1 000 \$ par an), en cas de situation d'urgence ou d'imprévu touchant leur santé et/ou leur sécurité, et pour lequel aucune autre ressource n'est disponible. Le Fonds de secours prévoit des subventions pour des éléments tels l'hébergement, l'habillement, les produits de santé (par exemple prothèses auditives, dentiers, lunettes) et les appareils électroménagers essentiels (par exemple réfrigérateur, poêle-cuisinière).

Outre les modifications apportées au projet de loi C-33 — *Loi modifiant la Loi sur les allocations aux anciens combattants* — qui a modifié l'admissibilité à l'allocation aux anciens combattants pour les anciens combattants alliés et leurs familles, ce règlement a pour effet de rétablir l'admissibilité aux programmes de santé et d'aide connexes (Fonds de secours, funérailles et inhumation, PAAC et avantages médicaux) pour les anciens combattants alliés à faible revenu qui ont servi pendant la Seconde Guerre mondiale, qui ont résidé pendant au 10 ans au Canada après la guerre et qui résident encore au Canada. Il permettra aussi d'élargir les programmes de santé et d'aide connexes (Fonds de secours, funérailles et inhumation, PAAC, avantages médicaux et SLD — lits d'un établissement communautaire seulement) aux anciens combattants alliés à faible revenu qui ont servi pendant la guerre de Corée, qui satisfont aux exigences en matière de résidence avant ou après la guerre et qui résident encore au Canada.

Les modifications au *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants* et au *Règlement sur l'inhumation des anciens combattants de 2005* appuient le projet de loi C-33 par suite de la modification des critères d'admissibilité, de sorte que les clients nouvellement admissibles et les membres de leurs familles admissibles puissent recevoir les avantages et les services qui leur sont offerts.

**Regulatory and non-regulatory options considered**

As a result of Bill C-33 and to achieve the desired program changes for Allied Veterans and their families, the *Veterans Health Care Regulations* and the *Veterans Burial Regulations, 2005* were amended before the coming-into-force date of January 1, 2010. No instrument other than the regulations satisfy these requirements, because it is exclusively through the above-cited regulations that eligible clients and their family members are defined, and benefits and programs are prescribed, as are the service and program criteria which apply.

Without these regulatory amendments, some low-income Allied Veterans of the Second World War and the Korean War and their eligible family members would have continued to be precluded from accessing VAC programs and the support these programs can provide, which is particularly important for these older, traditional veterans.

Although these new groups of clients will be subject to and able to access benefits under the *Veterans Allowance Regulations* and the *Assistance Fund (W.V.A. and C.W.A.) Regulations*, these cited regulations do not require amendments.

**Benefits and costs**

The potential costs and benefits of the regulation were identified through a review of the literature, internal program information, and internal departmental discussions. Where possible, quantified estimates of costs and benefits are provided over a 10-year time horizon from 2010 to 2019. All dollar values are expressed in constant 2009 dollars.

**Costs****Government of Canada — VAC**

All direct costs will be incurred by the Government of Canada. The total government cost for the regulatory amendments is estimated at about \$159 million in constant 2009 dollar terms over 10 years at an annual average of \$15.9 million. The government cost includes program costs of \$146 million and an implementation cost of \$13.3 million. The cost is, however, representing only 1% of Veteran Affairs Canada's expenditures over the first 5 years.

The estimated 10 year program cost projections for these Allied Veterans regulations, with a coming-into-force date of January 1, 2010, is approximately \$146 million with a present value of \$113.2 million at an 8% discount rate.

Other stakeholders that may be negatively affected by these regulations are other VAC clients, Veterans' organizations and Canadians. Such costs are, however, indirect, minimal and non-quantifiable.

**Other VAC clients**

The costs associated with other VAC clients for these regulations is associated with the perception of unfairness from other War Service Veteran clients that are not entitled to the same level

**Options réglementaires et non réglementaires considérées**

Par suite de l'adoption du projet de loi C-33 et pour réaliser les modifications souhaitées aux programmes à l'intention des anciens combattants alliés et de leurs familles, le *Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants* et le *Règlement sur l'inhumation des anciens combattants de 2005* ont été modifiés avant la date d'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier 2010. Le projet de règlement est le seul instrument en mesure de satisfaire à ces exigences. En effet, c'est conformément aux règlements susmentionnés que la liste des clients et des membres de leurs familles admissibles est définie, que les avantages et les programmes sont énoncés et que les critères d'admissibilité aux services et aux programmes sont appliqués.

En l'absence de ces modifications aux règlements, certains anciens combattants alliés à faible revenu de la Seconde Guerre mondiale et de la guerre de Corée continueraient d'être privés d'accès aux programmes d'ACC et de l'aide qu'ils peuvent offrir, ce qui est très important pour ces anciens combattants traditionnels âgés.

Bien que ces nouveaux groupes de clients soient en mesure d'accéder aux avantages en vertu du *Règlement sur les allocations aux anciens combattants* et du *Règlement sur le fonds de secours (AAC et AGC)*, ces règlements cités ne nécessitent aucune modification.

**Avantages et coûts**

Les avantages et les coûts potentiels du règlement ont été identifiés au moyen d'un examen de la documentation et de l'information interne sur les programmes, et dans le cadre de discussions ministérielles internes. Dans la mesure du possible, des estimations quantifiées des coûts et des avantages sont fournies, pour une période de 10 ans, soit de 2010 à 2019. Les montants sont exprimés en dollars constants (2009).

**Coûts****Gouvernement du Canada — ACC**

Tous les coûts directs seront payés par le gouvernement du Canada. Le coût total des modifications réglementaires pour le gouvernement est estimé à environ 159 millions de dollars, en dollars constants (2009), sur 10 ans, à raison d'une moyenne annuelle de 15,9 millions de dollars. Les coûts pour le gouvernement comprennent les coûts des programmes, soit 146 millions de dollars, et un coût de mise en œuvre de 13,3 millions de dollars. Cependant, le coût représente à peine 1 % des dépenses d'Anciens Combattants au cours des 5 premières années.

Les coûts estimatifs associés à ce programme sur 10 ans pour le règlement sur les anciens combattants alliés, qui débute le 1<sup>er</sup> janvier 2010, est d'environ 146 millions de dollars, soit une valeur actualisée de 113,2 millions de dollars à un taux d'actualisation de 8 %.

Les autres intervenants qui pourraient être affectés négativement par le règlement proposé sont les autres clients d'ACC, les organisations d'anciens combattants et la population canadienne. Ces coûts sont toutefois indirects, minimaux et non quantifiables.

**Autres clients d'ACC**

Les coûts associés aux autres clients d'ACC pour le règlement sur les anciens combattants alliés seraient associés à un sentiment d'injustice à l'égard des autres clients anciens combattants ayant

of benefits. These costs are minimal and cannot be quantified or monetized.

#### Veterans' organizations

Veterans' organizations would perceive these regulations as unfair to excluded Veterans. These impacts are qualitative and cannot be monetized.

#### Other Canadians

The impact on the other Canadians resulting from these regulations is the cost for the delivery of these programs. The amount of taxes, however, should be minimal as it is only 1% of VAC's annual operating budget.

#### **Benefits**

##### Allied veterans and their families

The main beneficiaries of these regulations are low-income Allied Veterans of the Second World War with post-war residency and the Korean War with pre- and post-war residency in Canada and their survivors. Based on the estimated intake into WVA over the next 10 years, it is expected that cumulatively 300 additional Allied Veterans will receive income support benefits (WVA, Assistance Fund, and Funeral and Burial). It is also estimated that an additional 3 600 Allied Veterans will receive health care benefits over the next 10 years (VIP, Treatment and LTC). VAC also estimates that through this initiative, about 1 000 survivors will receive benefits over the 10-year period. It is assumed that the majority of clients will come forward in the first two years of the initiative. Additional intake in subsequent years is minimal as the number of Allied Veterans are aging and declining over time.

It is estimated that eligible Allied Veterans and their families will be receiving \$7.9 million and \$36.6 million in 2009 constant dollar terms in the first and second years of implementation respectively. As the number of eligible Allied Veterans decreases over time, the total amount received is also estimated to decrease over time to \$3.3 million in 2009 constant dollar terms on the tenth year of implementation.

The benefits associated with these regulations for the Allied Veterans would be increased income and increased access to healthcare benefits. As a result, Allied Veterans will experience improved health leading to an improved quality of life and improved standard of living.

##### Provincial and territorial governments

The benefit associated with these regulations for provincial and territorial governments is reduced expenditures on income support programs that would have been made to these low-income Allied Veterans and their families.

Demographic information indicates that of the current VAC Allied Veteran clients, 51.6% are located in Ontario, 9.3% in Quebec, 35.5% in Western Canada and 3.6% in Atlantic Canada.

servi en temps de guerre qui ne sont pas admissibles au même niveau de prestations. Ces coûts sont minimaux et ne peuvent pas être quantifiés ou monétisés.

#### Organisations d'anciens combattants

Les organisations d'anciens combattants percevraient le règlement comme étant injuste du fait qu'il exclut des anciens combattants. Ces incidences sont qualitatives et ne peuvent pas être monétisées.

#### Autres Canadiens

Les incidences du règlement sur les autres Canadiens seraient liées au coût pour la prestation des programmes. Le montant en impôts devrait toutefois être minimal étant donné qu'il représente seulement 1 % du budget de fonctionnement annuel d'ACC.

#### **Avantages**

##### Anciens combattants alliés et leurs familles

Les principaux bénéficiaires du règlement sont les anciens combattants alliés à faible revenu de la Seconde Guerre mondiale ayant résidé au Canada après la guerre et ceux de la guerre de Corée ayant résidé au Canada avant et après la guerre, ainsi que leurs survivants. D'après une estimation du nombre de demandes à l'égard de l'ACC pour les 10 prochaines années, nous prévoyons que 300 anciens combattants alliés additionnels recevront des prestations de soutien du revenu (AAC, fonds de secours et aide pour frais de funérailles et d'inhumation). Nous estimons en outre qu'au cours des 10 prochaines années, 3 600 anciens combattants additionnels recevront des avantages médicaux (PAAC, traitement et soins de longue durée). ACC estime que grâce à cette initiative, 1 000 survivants recevront des prestations sur la période de 10 ans. On considère que la majorité des clients se manifesteront dans les deux premières années du projet. Le nombre de demandes supplémentaires dans les années subséquentes est jugé minimal, en raison du vieillissement et du déclin de la population des anciens combattants alliés au cours du temps.

On estime que les anciens combattants alliés admissibles et leurs familles recevront respectivement 7,9 millions de dollars et 36,6 millions de dollars, calculés en dollars constants (2009), au cours de la première et de la deuxième année après l'entrée en vigueur du règlement proposé. Au cours du temps, le nombre d'anciens combattants alliés admissibles diminuera. On estime ainsi que le montant total reçu diminuera à 3,3 millions, calculés en dollars constants (2009), au cours de la dixième année après l'entrée en vigueur du règlement proposé.

Les avantages associés au règlement pour les anciens combattants alliés se traduiraient par une augmentation de leur revenu et l'accès à des avantages médicaux supplémentaires. Cela aurait pour conséquence une amélioration de l'état de santé des anciens combattants alliés, de leur qualité de vie et de leur niveau de vie.

##### Gouvernements provinciaux et territoriaux

Les avantages associés au règlement pour les gouvernements provinciaux et territoriaux comprennent une réduction des dépenses au chapitre des programmes de soutien du revenu qui auraient été engagées à l'égard de ces anciens combattants alliés et de leurs familles.

Les données démographiques indiquent que les anciens combattants alliés qui sont actuellement des clients d'ACC sont répartis comme suit : 51,6 % se trouvent en Ontario, 9,3 % au Québec,

Approximately 33% of Allied Veteran clients are also located in three main cities: Toronto, Montréal and Vancouver. It is therefore expected that most of the impacts would be localized to the provinces of Ontario, Quebec and British Columbia.

Other stakeholder groups who may be impacted positively are Veterans organizations, Last Post Funds, third party contractors, health care and service providers, and other Canadians.

#### Veterans' organizations

The benefits associated with these regulations for the Veterans' organizations would be the perception of fairness for the inclusion of eligible Allied Veterans in the WVA Act. This impact is qualitative and very minimal.

#### Last Post Fund

The benefits associated with these regulations for the Last Post Fund is increased funding for providing services to a new group of clients, which will help to sustain the Last Post Fund program. The benefit will be minimal, as these regulations will lead to an increment of only 30 Last Post Fund clients annually, and will provide just about \$160,000 in additional funding over the 10-year forecast period.

#### Third party contractor

The benefits associated with these regulations for third party contractors will be increased revenue for providing services to a new group of clients. Health care payments will be processed through a third party contractor. However, due to the small number of eligible Allied Veterans, the benefits to third party contractors will be minimal and estimated at \$2.9 million in constant 2009 dollar terms over the 10-year period.

#### Health care and service providers

Health care and service providers will also be positively impacted through increased revenues for providing services to a new client group. This impact will be minimal and localized to the Toronto, Montréal and Vancouver areas.

#### Other Canadians

The benefits associated with these regulations for other Canadians would be the feeling of supporting our Veterans. This benefit is qualitative and will have minimal impact.

#### **Summary of benefit and costs**

The estimates of benefits and costs are summarized in the table below. Whereas the table indicates a net present cost of \$7.4 million, there are several other benefits that could not be quantified, such as improved standard of living for Allied Veterans and their families and reduced program cost for provincial and territorial governments.

35,5 % dans l'Ouest canadien, et 3,6 % dans le Canada atlantique. Environ 33 % de ces clients sont regroupés dans trois principales villes : Toronto, Montréal et Vancouver. Nous estimons donc que ces avantages auront surtout une incidence dans les provinces de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique.

Les autres groupes d'intervenants qui pourraient être affectés positivement sont les organisations d'anciens combattants, le Fonds du Souvenir, les fournisseurs de services externes, les fournisseurs de services et de soins de santé, et autres Canadiens.

#### Organisations d'anciens combattants

Les avantages associés au règlement pour les organisations d'anciens combattants comprendraient un sentiment de justice à l'égard de l'inclusion des anciens combattants alliés admissibles dans la *Loi sur les allocations aux anciens combattants*. Ces avantages auraient une incidence qualitative et très minimale.

#### Fonds du Souvenir

Les avantages associés au règlement pour le Fonds du Souvenir est une augmentation du financement pour offrir des services à un nouveau groupe de clients, ce qui contribue au maintien du programme du Fonds du Souvenir. Il s'agit d'un avantage minimal puisque le règlement visera environ 30 clients annuellement et se traduira par des fonds supplémentaires d'environ 160 000\$ sur dix ans.

#### Fournisseurs de services externes

Les avantages associés au règlement pour les fournisseurs de services externes se traduiraient par une augmentation des revenus liés à la prestation de services à un nouveau groupe de clients. Les paiements liés aux soins de santé seraient administrés par l'entremise d'un fournisseur de services externes. Cependant, compte tenu du petit nombre d'anciens combattants alliés admissibles, les avantages pour les fournisseurs de services externes seront minimaux et estimés à 2,9 millions de dollars, calculés en dollars constants (2009), sur dix ans.

#### Fournisseurs de services et de soins de santé

Les fournisseurs de services et de soins de santé bénéficient eux aussi positivement du règlement par une augmentation des revenus liés à la prestation de services à un nouveau groupe de clients. L'incidence serait minimale et se limite aux régions de Toronto, de Montréal et de Vancouver.

#### Autres Canadiens

Les avantages associés au règlement pour les autres Canadiens se traduisent par un sentiment de soutien envers nos anciens combattants. Cet avantage est qualitatif et a une incidence minimale.

#### **Sommaire des avantages et des coûts**

Le tableau ci-dessous donne un résumé des coûts et avantages estimatifs. Bien qu'on y dénote un coût actualisé net de 7,4 millions de dollars, il y a plusieurs autres avantages qui ne sont pas quantifiables, notamment une amélioration du niveau de vie pour les anciens combattants alliés et leurs familles, et une réduction au chapitre des coûts des programmes pour les gouvernements provinciaux et territoriaux.

	Base Year 2010	Final Year 2019	Total	Annual Average
<b>A. Quantified Impacts (\$M)</b>				
<b>Benefits</b>				
Allied Veterans and Families	7.93	3.34	113.22	14.60
Last Post Fund	0.02	0.01	0.12	0.16
Third Party Contractor	0.56	0.08	2.94	0.374
<b>Costs</b>				
GOC – VAC Program	7.93	3.34	113.22	14.60
GOC – VAC Admin	2.09	0.28	10.47	1.33
Net Present Value	(\$7.42)			
<b>Group</b>	<b>Measure</b>		<b>Comment</b>	
<b>B. Quantifiable Impacts (non-\$M)</b>				
<b>Benefits</b>				
Allied Veterans	Improved Quality of Life	Not monetized in this report		
Families of Allied Veterans	Improved Quality of Life	Not monetized in this report		
Health/Service Providers	Increased Revenue	Not monetized in this report		
Provincial Governments	Decreased Program Payments	Not monetized in this report		
<b>Group</b>	<b>Impact</b>			
<b>C. Qualitative Impacts</b>				
<b>Benefits</b>				
Veterans' Organizations	This group will have the perception of fairness for the inclusion of Allied Veterans in the WVA Act.			
Other Canadians	This group will feel it is important to recognize Canada's Veterans and will support any enrichment of benefits and services to Veterans.			
Other Canadians	This group will benefit from additional employment opportunities with third party providers.			
<b>Costs</b>				
Veterans' Organizations	This group will have the perception of unfairness for not including other Veteran groups that are currently excluded.			
Other VAC Clients	This group will have the perception of unfairness from other War Service Veterans that are entitled to the same level of benefits.			

**Consultation**

These regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 14, 2009, for a consultation period of 15 days. No comments were received as result of that pre-publication.

	Année de base 2010	Dernière année 2019	Total	Moyenne annuelle
<b>A. Incidences chiffrées (en millions de dollars)</b>				
<b>Avantages</b>				
Anciens combattants alliés et familles	7.93	3.34	113,22	14,60
Fonds du Souvenir	0,02	0,01	0,12	0,16
Fournisseur de services externes	0,56	0,08	2,94	0,374
<b>Coûts</b>				
Programme GC-ACC	7.93	3.34	113,22	14,60
GC-ACC Admin.	2,09	0,28	10,47	1,33
Valeur actualisée nette	(7,42 \$)			
<b>Groupe</b>	<b>Mesure</b>		<b>Commentaires</b>	
<b>B. Incidences quantifiables (non exprimées en dollars)</b>				
<b>Avantages</b>				
Anciens combattants alliés	Amélioration de la qualité de vie	Non monétisé dans ce rapport		
Familles d'anciens	Amélioration de la qualité de vie	Non monétisé dans ce rapport		
Dispensateurs de soins de santé/Fournisseurs de services	Augmentation du revenu	Non monétisé dans ce rapport		
Gouvernements provinciaux	Diminution des paiements au titre des programmes	Non monétisé dans ce rapport		
<b>Groupe</b>	<b>Incidences</b>			
<b>C. Incidences qualitatives</b>				
<b>Avantages</b>				
Organisations d'anciens combattants	Ce groupe éprouvera un sentiment de justice à l'égard de l'inclusion des anciens combattants alliés dans la <i>Loi sur les allocations aux anciens combattants</i> (LAAC).			
Autres Canadiens	Ce groupe estimera qu'il est important de reconnaître les anciens combattant canadiens et soutiendra toute mesure d'amélioration des avantages et services offerts aux anciens combattants.			
Autres Canadiens	Ce groupe bénéficiera de possibilités d'emploi supplémentaires auprès des fournisseurs de services externes.			
<b>Coûts</b>				
Organisations d'anciens combattants	Ce groupe éprouvera un sentiment d'injustice à l'égard des autres groupes d'anciens combattants qui sont actuellement exclus.			
Autres clients d'ACC	Ce groupe éprouvera un sentiment d'injustice à l'égard des autres anciens combattant ayant servi en temps de guerre qui ont droit au même niveau de prestations.			

**Consultation**

Les modifications réglementaires ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 14 novembre 2009, pour une période de 15 jours se terminant le 29 novembre 2009. Durant cette période de publication préalable de 15 jours, aucun commentaire n'a été reçu.

**Implementation, enforcement and service standards**

Approximately 3 600 clients and up to 1 000 eligible family members, primarily survivors, are expected to qualify for benefits following the coming-into-force date of January 1, 2010.

A variety of communication products and formats are being used to inform newly eligible clients and their family members of these changes. These demonstrate in a proactive manner, that the Government of Canada is responding to the needs of Veterans and their families. In overview, these products are in the form of

- National news releases;
- “Salute”, a quarterly, bilingual newspaper produced by Veterans Affairs Canada for clients which provides information to Veterans and their families on departmental programs, services, policies and initiatives which affect them and which may be of interest to them;
- Stakeholder publications, such as the Legion Magazine, Allied Veterans’ organizations’ newsletters;
- National Pensioners (superannuates) newsletters; and
- Senior Citizens Federation newsletter.

Stakeholder outreach will take the form of face-to-face briefings with key interested Veterans’ organizations, including the Royal Canadian Legion and those specific to Allied Veterans. The messages and dissemination of information is being sustained through the VAC Web site and VAC stakeholder publications.

These regulatory amendments do not impact the manner in which the different programs and their respective activities are carried out. The potential increased number of applications received as a result of Bill C-33 is being absorbed within existing resources. It is not anticipated that broadening the client eligibility for these programs will have an impact on legislative and/or regulatory compliance. Compliance reviews of these programs will continue to be conducted on a cyclical basis in accordance with the performance measurement plans.

Veterans Affairs Canada updated its service standards in April of 2009. These standards are posted on the VAC external Web site. Standards currently exist for all programs under this initiative except for the Funeral and Burial Program which will be added for the 2010–2011 fiscal year. The changes due to this initiative will still allow service standards to be maintained close to current average processing times. Review processes are in place within each program for clients or family members who are not satisfied with a decision.

The service standard and performance measurement data can be analyzed nationally, per region, and per district. Consistency and quality of decisions across regions can also be monitored.

**Performance measurement and evaluation**

Benefits being made available to these new client groups already exist and are housed in appropriate legislation and

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

On s’attend à ce qu’environ 3 600 clients et jusqu’à 1 000 membres de familles, surtout des survivants, soient admissibles aux avantages après la date d’entrée en vigueur du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

On se sert de différents produits et moyens de communication pour informer les clients nouvellement admissibles et les membres de leurs familles à propos des ces changements. Cela démontrera de façon proactive que le gouvernement du Canada répond aux besoins des anciens combattants et de leurs familles. Ces messages apparaîtront dans les publications suivantes :

- Communiqués de presse nationaux;
- *Salut!*, journal bilingue trimestriel que produit Anciens Combattants Canada pour ses clients. Il fournit aux anciens combattants et à leurs familles de l’information sur les programmes, les services, les politiques et les initiatives ministériels qui les touchent et qui peuvent les intéresser;
- Publications de certains intervenants, telles que la revue *Légion* et des bulletins d’information des organismes d’anciens combattants alliés;
- Bulletins d’information nationaux pour les retraités (pensions);
- Bulletin d’information de la Fédération nationale des citoyens âgés.

Pour sensibiliser les intervenants, on aura recours à des séances d’information en personne avec d’importantes organisations d’anciens combattants concernées, notamment la Légion royale canadienne et les organisations propres aux anciens combattants alliés. Les messages et l’information communiquée seront appuyés par le site Web externe d’ACC et les publications des intervenants d’ACC.

Les modifications réglementaires n’ont pas d’incidence sur la façon dont les différents programmes et leurs activités respectives sont exécutés. Les ressources actuelles sont en mesure d’absorber l’augmentation possible du nombre de demandes reçues par suite de l’adoption du projet de loi C-33. On ne s’attend pas à ce que l’élargissement de l’admissibilité des clients à ces programmes ait un effet sur la conformité aux lois et/ou aux règlements. On continuera d’exécuter, à l’égard de ces programmes, des examens de conformité cycliques conformément aux plans de mesure du rendement.

Anciens Combattants Canada a mis à jour ses normes de service en avril 2009. Ces normes sont affichées sur le site Web d’ACC. Des normes sont actuellement en place pour tous les programmes visés par cette initiative, à l’exception du Programme d’aide aux funérailles et à l’inhumation. Les normes relatives à ce programme seront ajoutées pour l’année financière 2010-2011. Les changements à venir par suite de cette initiative permettent encore de maintenir des normes de service correspondant de près aux délais de traitement moyen actuels. Chaque programme comporte des processus de révision à l’intention des clients ou des membres des familles qui sont insatisfaits d’une décision.

Les données relatives aux normes de service et à la mesure du rendement peuvent être analysées à l’échelle nationale, par région et par district. On peut aussi surveiller l’uniformité et la qualité des décisions d’une région à l’autre.

**Mesures de rendement et évaluation**

Ces nouveaux groupes de clients ont déjà accès à certains avantages qui sont régis dans le contexte de lois et de règlements

regulation. The methods for measuring a successful outcome are, therefore, those already established for each of the existing programs.

Performance measurement plans have been established for all programs related to this initiative. Data will be available for analysis and subsequent review of the results by managers. Regular monitoring of the work performed is conducted to ensure compliance with business processes and policies. This includes the review and quality control of inputs into VAC's data base systems and client records. Of greatest significance are the issues of relevance and performance relative to program outcomes. In accordance with Treasury Board policy, evaluations will be conducted on all direct program spending every five years and will focus on these core issues of program relevance and performance.

Each program has its own strategic outcome:

- WVA, Health Care (including Treatment Benefits, VIP, and LTC): *Eligible Veterans and other clients achieve their optimum level of well being through programs and services which support their care, treatment, independence and re-establishment.*
- Funeral and Burial: *Canadians remember and demonstrate their recognition of all those who served Canada's effort during war, military conflict, and peace.*

#### **Contact**

Danielle Sonier  
Acting Chief  
Legislation (Regulations)  
Cabinet and Legislative Affairs  
Departmental Secretariat and Policy Division  
Veterans Affairs Canada  
Telephone: 902-566-8632

appropriés. Par conséquent, les méthodes de mesure d'un résultat fructueux sont celles déjà établies pour chacun des programmes actuels.

On a créé des plans de mesure du rendement pour tous les programmes liés à cette initiative. Des données seront disponibles pour les analyses et l'examen subséquent des résultats par les gestionnaires. On surveille régulièrement le travail exécuté pour s'assurer qu'il est conforme aux procédés administratifs et aux politiques. Ceci englobe l'examen et le contrôle de la qualité des renseignements versés dans les systèmes de base de données d'ACC et dans les dossiers des clients. Les questions de pertinence et de rendement en rapport avec les résultats des programmes sont extrêmement importantes. Conformément à la politique du Conseil du Trésor, on évaluera aux cinq ans toutes les dépenses de programme directes, et ces évaluations porteront principalement sur ces questions fondamentales que représentent la pertinence et le rendement des programmes.

Chaque programme est doté de son propre résultat stratégique :

- AAC, soins de santé (y compris le PAAC, les avantages médicaux, le PAAC et les SLD) : *Les anciens combattants et les autres clients admissibles atteignent un niveau de mieux-être idéal grâce à des programmes et des services qui appuient les soins et les traitements qui leur sont fournis, de même que leurs besoins en matière d'autonomie et de réinsertion.*
- Funérailles et inhumation : *Les Canadiens et Canadiennes se souviennent de ceux et celles qui ont servi le Canada en temps de guerre et de paix et en situation de conflit armé, et témoignent leur reconnaissance.*

#### **Personne-ressource**

Danielle Sonier  
Chef intérimaire  
Législation (Règlements)  
Affaires du Cabinet et législatives  
Secrétariat du Ministère et Coordination des politiques  
Anciens Combattants Canada  
Téléphone: 902-566-8632

Registration  
SOR/2009-335 December 10, 2009

CANADA POST CORPORATION ACT

**Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada Post Corporation Act (Miscellaneous Program)**

P.C. 2009-1998 December 10, 2009

Whereas, pursuant to subsection 20(1) of the *Canada Post Corporation Act*<sup>a</sup>, a copy of the proposed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada Post Corporation Act (Miscellaneous Program)*, in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 3, 2009 and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 19(1)<sup>b</sup> of the *Canada Post Corporation Act*<sup>a</sup>, hereby approves the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada Post Corporation Act (Miscellaneous Program)*, made on November 6, 2009 by the Canada Post Corporation.

**REGULATIONS AMENDING CERTAIN REGULATIONS MADE UNDER THE CANADA POST CORPORATION ACT (MISCELLANEOUS PROGRAM)**

**SPECIAL SERVICES AND FEES REGULATIONS**

1. The definition “Universal Postal Convention” in section 2 of the *Special Services and Fees Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

“Universal Postal Convention” means the Universal Postal Convention drawn up by the Universal Postal Union at the 24<sup>th</sup> Congress, 2008. (*Convention postale universelle*)

**LETTER MAIL REGULATIONS**

2. The portion of item 3 of the schedule to the French version of the *Letter Mail Regulations*<sup>2</sup> in column I is replaced by the following:

Colonne I	
Article	Description
3.	<i>Envois poste-lettres visés au paragraphe 3(8) du présent règlement d'au plus 235 mm de longueur, 165 mm de largeur et 5 mm d'épaisseur jusqu'à 50 g</i> .....

Enregistrement  
DORS/2009-335 Le 10 décembre 2009

LOI SUR LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES

**Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la Société canadienne des postes**

C.P. 2009-1998 Le 10 décembre 2009

Attendu que, conformément au paragraphe 20(1) de la *Loi sur la Société canadienne des postes*<sup>a</sup>, le projet de règlement intitulé *Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la Société canadienne des postes*, conforme au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 3 octobre 2009 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 19(1)<sup>b</sup> de la *Loi sur la Société canadienne des postes*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la Société canadienne des postes*, ci-après, pris par la Société canadienne des postes le 6 novembre 2009.

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT CERTAINS RÈGLEMENTS PRIS EN VERTU DE LA LOI SUR LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES**

**RÈGLEMENT SUR LES DROITS POSTAUX DE SERVICES SPÉCIAUX**

1. La définition de « Convention postale universelle », à l'article 2 du *Règlement sur les droits postaux de services spéciaux*<sup>1</sup>, est remplacée par ce qui suit :

« Convention postale universelle » La Convention postale universelle rédigée par l'Union postale universelle à son 24<sup>e</sup> congrès en 2008. (*Universal Postal Convention*)

**RÈGLEMENT SUR LES ENVOIS POSTE-LETTRES**

2. Le passage de l'article 3 de l'annexe de la version française du *Règlement sur les envois poste-lettres*<sup>2</sup> figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Description
3.	<i>Envois poste-lettres visés au paragraphe 3(8) du présent règlement d'au plus 235 mm de longueur, 165 mm de largeur et 5 mm d'épaisseur jusqu'à 50 g</i> .....

<sup>a</sup> R.S., c. C-10

<sup>b</sup> S.C. 1992, c. 1, s. 34

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1296

<sup>2</sup> SOR/88-430; SOR/90-801; SOR/2003-382

<sup>a</sup> L.R., ch. C-10

<sup>b</sup> L.C. 1992, ch. 1, art. 34

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1296

<sup>2</sup> DORS/88-430; DORS/90-801; DORS/2003-382



**NON-MAILABLE MATTER REGULATIONS**

**3. Subitem 1(3) of the schedule to the *Non-mailable Matter Regulations*<sup>3</sup> is replaced by the following:**

Item	Non-mailable Matter
1.	(3) Letter-post items or parcels that contain dangerous or perishable items prohibited by article 15 of the <i>Universal Postal Convention</i> (24 <sup>th</sup> Congress, 2008) and by articles VII and VIII of the Final Protocol of that Convention.

**4. Subitem 2(2) of the schedule to the *Regulations* is replaced by the following:**

Item	Non-mailable Matter
2.	(2) Letter-post items or parcels that contain live animals prohibited by article 15 of the <i>Universal Postal Convention</i> (24 <sup>th</sup> Congress, 2008) and by articles VII and VIII of the Final Protocol of that Convention.

**5. Subitem 3(4) of the schedule to the *Regulations* is replaced by the following:**

Item	Non-mailable Matter
3.	(4) Letter-post items and parcels, other than those referred to in subitems 1(3) and 2(2), that contain matter prohibited by article 15 of the <i>Universal Postal Convention</i> (24 <sup>th</sup> Congress, 2008) and articles VII and VIII of the Final Protocol of that Convention.

**COMING INTO FORCE**

**6. (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.**

**(2) Sections 1 and 3 to 5 come into force on the later of January 1, 2010 and the day on which the *Universal Postal Convention* of the 24<sup>th</sup> Congress, 2008 is ratified for Canada.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Regulations.)*

**Description**

These amendments to regulations made under the *Canada Post Corporation Act* are non-substantive and technical in nature. The amendments are as follows.

1. The references to the *Universal Postal Convention* and its Final Protocol in the *Non-mailable Matter Regulations* and the *Special Services and Fees Regulations* are being updated to reflect the current Postal Congress held in Geneva in 2008. These technical amendments will ensure that Canada Post's regulations are consistent with the latest *Universal Postal Convention*, and will come into force on January 1, 2010 or on the day the Convention is ratified by Canada, whichever is later.

2. A reference to "of the current Regulations" is being added to section 3 of the schedule to the French version of the *Letter Mail Regulations* in response to an observation made by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. The amendment will ensure that the French and English versions

<sup>3</sup> SOR/90-10

**RÈGLEMENT SUR LES OBJETS INADMISSIBLES**

**3. Le paragraphe 1(3) de l'annexe du *Règlement sur les objets inadmissibles*<sup>3</sup> est remplacé par ce qui suit :**

Article	Objets inadmissibles
1.	(3) Les envois de la poste aux lettres ou les colis postaux qui contiennent des objets dangereux ou périssables interdits par l'article 15 de la <i>Convention postale universelle</i> (24 <sup>e</sup> Congrès, 2008) et les articles VII et VIII du Protocole final de cette convention.

**4. Le paragraphe 2(2) de l'annexe du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Article	Objets inadmissibles
2.	(2) Les envois de la poste aux lettres ou les colis postaux qui contiennent des animaux vivants interdits par l'article 15 de la <i>Convention postale universelle</i> (24 <sup>e</sup> Congrès, 2008) et les articles VII et VIII du Protocole final de cette convention.

**5. Le paragraphe 3(4) de l'annexe du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Article	Objets inadmissibles
3.	(4) Les envois de la poste aux lettres et les colis postaux, sauf ceux visés aux paragraphes 1(3) et 2(2), qui contiennent des objets interdits par l'article 15 de la <i>Convention postale universelle</i> (24 <sup>e</sup> Congrès, 2008) et les articles VII et VIII du Protocole final de cette convention.

**ENTRÉE EN VIGEUR**

**6. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

**(2) Les articles 1 et 3 à 5 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010, ou si elle est postérieure, à la date de ratification par le Canada de la *Convention postale universelle* du 24<sup>e</sup> Congrès, 2008.**

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION**

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Description**

Les présentes modifications à certains règlements pris en vertu de la *Loi sur la Société canadienne des postes* ne concernent pas le fond et sont d'ordre technique. Il s'agit des modifications suivantes.

1. Dans les renvois à la *Convention postale universelle* et à son protocole final dans le *Règlement sur les objets inadmissibles* et le *Règlement sur les droits postaux de services spéciaux*, on indique qu'il s'agit de celle qui a été rédigée au dernier Congrès de l'Union postale universelle qui s'est tenu à Genève en 2008. Ces modifications techniques entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010 ou si elle est postérieure, à la date de ratification par le Canada de la *Convention postale universelle*, afin que les règlements de Postes Canada soient conformes à la version la plus récente de cette convention.

2. On ajoute la mention « du présent règlement » à l'article 3 de l'annexe de la version française du *Règlement sur les envois*

<sup>3</sup> DORS/90-10

are consistent. This regulatory amendment will come into force on the day on which it is registered.

### **Consultation**

The *Canada Post Corporation Act* requires a consultation period through publication of the regulatory proposal in the *Canada Gazette*. All representations must be sent to the Minister of Transport. The representations are taken into consideration in the preparation of the final regulatory proposal.

The regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 3, 2009. No comments were received.

### **Compliance and enforcement**

These Regulations are enforced by Canada Post under the *Canada Post Corporation Act*. No increase in the cost of enforcement is expected as a result of the changes.

### **Contact**

Georgette Mueller  
Director  
Regulatory Affairs  
Canada Post Corporation  
2701 Riverside Drive, Suite N0980C  
Ottawa, Ontario  
K1A 0B1  
Telephone: 613-734-7576  
Fax: 613-734-8245

*poste-lettres* en réponse à une observation faite par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Grâce à cette modification, la version française correspondra à la version anglaise. Cette modification réglementaire entrera en vigueur à la date de son enregistrement.

### **Consultations**

La *Loi sur la Société canadienne des postes* prévoit une période de consultation à la suite de la publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada*. Toutes les observations doivent être envoyées au ministre des Transports. Elles sont prises en considération au moment de la préparation de la version finale du projet de règlement.

Le Règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 3 octobre 2009. Aucune observation n'a été reçue.

### **Respect et exécution**

Ce règlement est appliqué par Postes Canada en vertu de la *Loi sur la Société canadienne des postes*. On ne prévoit pas d'augmentation du coût de son application à la suite de l'adoption des modifications.

### **Personne-ressource**

Georgette Mueller  
Directrice  
Affaires réglementaires  
Société canadienne des postes  
2701, promenade Riverside, Bureau N0980C  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0B1  
Téléphone : 613-734-7576  
Télécopieur : 613-734-8245

Registration  
SOR/2009-336 December 10, 2009

FOREIGN MISSIONS AND INTERNATIONAL  
ORGANIZATIONS ACT

### **G8 Summit Privileges and Immunities Order, 2010**

P.C. 2009-2000 December 10, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to section 5<sup>a</sup> of the *Foreign Missions and International Organizations Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *G8 Summit Privileges and Immunities Order, 2010*.

#### **G8 SUMMIT PRIVILEGES AND IMMUNITIES ORDER, 2010**

##### INTERPRETATION

1. The following definitions apply in this Order.

“Convention” means the Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations set out in Schedule III to the *Foreign Missions and International Organizations Act*. (*Convention*)

“experts performing missions for the Organization” means governmental or intergovernmental experts who are invited by the Organization to attend the Meeting and the preparatory meetings. (*experts en mission pour l’Organisation*)

“Meeting” means the meeting of the Organization to be held in Huntsville, Ontario from June 25 to 27, 2010. (*réunion*)

“Organization” means the intergovernmental conference of the eight leading industrialized countries, also known as the G8. (*Organisation*)

“preparatory meetings” means the meetings of the Ministers of Finance of the seven leading industrialized countries to be held in Iqaluit, Nunavut from February 5 to 6, 2010 and the Ministers of Foreign Affairs of the eight leading industrialized countries to be held in Gatineau, Quebec from March 29 to 30, 2010. (*réunions préparatoires*)

##### PRIVILEGES AND IMMUNITIES

2. (1) During the period beginning on January 29, 2010 and ending on February 13, 2010, the period beginning on March 22, 2010 and ending on April 6, 2010 and the period beginning on June 18, 2010 and ending on July 4, 2010, the Organization shall have in Canada the legal capacity of a body corporate and the privileges and immunities set out in sections 2 to 5 of Article II of the Convention.

(2) During the periods referred to in subsection (1), representatives of states and governments that are members of the Organization shall have in Canada, to the extent required for the exercise of their functions in Canada in relation to the Meeting and the

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 12, s. 10

<sup>b</sup> S.C. 1991, c. 41

Enregistrement  
DORS/2009-336 Le 10 décembre 2009

LOI SUR LES MISSIONS ÉTRANGÈRES ET LES  
ORGANISATIONS INTERNATIONALES

### **Décret de 2010 sur les privilèges et immunités accordés relativement au Sommet du G8**

C.P. 2009-2000 Le 10 décembre 2009

Sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'article 5<sup>a</sup> de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret de 2010 sur les privilèges et immunités au Sommet du G8*, ci-après.

#### **DÉCRET DE 2010 SUR LES PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS ACCORDÉS RELATIVEMENT AU SOMMET DU G8**

##### DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.

« Convention » La Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies figurant à l'annexe III de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales*. (*Convention*)

« experts en mission pour l'Organisation » Les experts de gouvernements ou d'organismes intergouvernementaux invités par l'Organisation à participer à la réunion et aux réunions préparatoires. (*experts performing missions for the Organization*)

« Organisation » La conférence intergouvernementale des huit principaux pays industrialisés, aussi connue sous le nom de G8. (*Organization*)

« réunion » La réunion de l'Organisation qui se tiendra à Huntsville, en Ontario, du 25 au 27 juin 2010. (*Meeting*)

« réunions préparatoires » Les réunions préparatoires des ministres des Finances des sept principaux pays industrialisés qui se tiendront à Iqaluit, au Nunavut, les 5 et 6 février 2010 et celles des ministres des Affaires étrangères des huit principaux pays industrialisés qui se tiendront à Gatineau, au Québec, les 29 et 30 mars 2010. (*preparatory meetings*)

##### PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS

2. (1) Durant la période commençant le 29 janvier 2010 et se terminant le 13 février 2010, celle commençant le 22 mars 2010 et se terminant le 6 avril 2010 et celle commençant le 18 juin 2010 et se terminant le 4 juillet 2010 l'Organisation possède, au Canada, la capacité juridique d'une personne morale et y bénéficie des privilèges et immunités énoncés aux sections 2 à 5 de l'article II de la Convention.

(2) En outre, durant les trois périodes prévues au paragraphe (1), les représentants des États et gouvernements membres de l'Organisation bénéficient au Canada, dans la mesure nécessaire à l'exercice au Canada de leurs fonctions relatives à la réunion et

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 12, art. 10

<sup>b</sup> L.C. 1991, ch. 41

preparatory meetings, the privileges and immunities set out in sections 11, 12 and 14 to 16 of Article IV of the Convention.

(3) During the periods referred to in subsection (1), experts performing missions for the Organization shall have in Canada, to the extent required for the exercise of their functions in Canada in relation to the Meeting and the preparatory meetings, the privileges and immunities set out in Article VI of the Convention.

#### COMING INTO FORCE

3. 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.)*

##### *Issue and objectives*

The G8 Summit 2010, an intergovernmental conference of the eight leading industrialized countries, will be held in Huntsville, Canada, in June 2010. In preparation for the Summit, meetings of the ministers of Finance and ministers of Foreign Affairs will be held in February and March 2010.

In order to permit Canada to fulfill its obligations as host state and to allow participants to freely and independently exercise their functions in relation to these meetings, privileges and immunities have to be granted to the Organization, to its representatives and to its experts performing missions.

The objective of this order is to grant privileges and immunities to the Organization, to its representatives and to its experts performing missions during the Summit 2010 and its preparatory meetings.

##### *Description and rationale*

Privileges and immunities are granted by Order of the Governor in Council following the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to section 5 of the *Foreign Missions and International Organizations Act* (Act) and derive from the Convention on Privileges and Immunities of the United Nations (UN Convention), as set out in Annex III of the Act.

The Order covers privileges and immunities for the organization of the G8 (2010), the representatives of the eight countries that make up the G8 and the experts performing missions for the G8 (2010) organization. The Order has also been drafted to take into account that the preparatory meeting of Finance ministers in February 2010, is a meeting of the G7 finance ministers.

##### *Organization*

The organization of the G8 Summit is granted privileges and immunities as set out in Article II, sections 2, 3, 4 and 5 of the UN Convention. This means that any property and assets of the G8 organization enjoy immunity from any legal process and are immune from search, requisition, confiscation, expropriation and any form of interference, whether by executive, administrative, judicial or legislative action. In addition, any premises or archives are inviolable.

aux réunions préparatoires, des privilèges et immunités énoncés aux sections 11, 12 et 14 à 16 de l'article IV de la Convention.

(3) Enfin, durant les trois périodes prévues au paragraphe (1), les experts en mission pour l'Organisation bénéficient au Canada, dans la mesure nécessaire à l'exercice au Canada de leurs fonctions relatives à la réunion et aux réunions préparatoires, des privilèges et immunités énoncés à l'article VI de la Convention.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

#### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)*

##### *Question et objectifs*

Le Sommet du G8 de 2010, une conférence intergouvernementale des huit pays les plus industrialisés, se tiendra à Huntsville, au Canada, en juin 2010. Les ministres des Finances et les ministres des Affaires étrangères concernés tiendront des rencontres préparatoires à ce Sommet aux mois de février et de mars 2010.

Pour permettre au gouvernement du Canada de respecter ses engagements en tant que pays hôte et de permettre aux participants d'exercer de façon libre et indépendante leurs fonctions en relation avec ces rencontres, des privilèges et immunités doivent être accordés à l'Organisation, à ses représentants et à ses experts en mission.

L'objectif du Décret est d'accorder des privilèges et immunités à l'Organisation, à ses représentants et aux spécialistes en missions pour l'Organisation durant les rencontres préparatoires au Sommet et au Sommet 2010 lui-même.

##### *Description et justification*

C'est en vertu de l'article 5 de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales* (Loi) que Son Excellence la Gouverneure générale en conseil accorde, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères, les privilèges et immunités découlant de la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies (Convention de l'ONU) décrits à l'annexe III de la Loi.

Le Décret porte sur les privilèges et immunités accordés à l'organisation du G8 (2010), aux représentants des huit États membres qui constituent le G8 et aux spécialistes qui réalisent des missions pour l'organisation du G8 (2010). Le Décret a également été rédigé de façon à tenir compte que la réunion préparatoire que tiendront les ministres des Finances au mois de février 2010 est une réunion des ministres des Finances du G7.

##### *Organisation*

L'organisation du Sommet du G8 se voit conférer des privilèges et immunités en conformité des sections 2, 3, 4 et 5 de l'article II de la Convention de l'ONU. Cela signifie que tous les biens et avoirs de l'organisation du G8 jouissent de l'immunité de juridiction et qu'ils sont exempts de perquisition, réquisition, confiscation, expropriation et toute autre forme de contrainte exécutive, administrative, judiciaire ou législative. De plus, ses locaux et ses archives sont inviolables.

*Representatives*

The representatives of the member states of the G8 are conferred the privileges and immunities as set out in Article IV, sections 11, 12 and 14–16 of the UN Convention. These include immunity from personal arrest or detention and from seizure of personal baggage, immunity from legal process of every kind in respect of words spoken or written and all acts done by them in their capacity as representatives, the inviolability for all papers and documents, the right to use codes and to receive papers or correspondence by courier or in sealed bags, exemption from immigration restrictions for themselves and their spouses and the same immunities in respect of personal baggage.

*Experts*

Experts performing missions for the G8 organization are granted privileges and immunities as set out in Article VI of the UN Convention. These are the same immunities as conferred upon the representatives of the member states of the G8. However, the experts performing missions enjoy a “functional” level of immunity. This means that they are accorded immunities only in the exercise of official duties or functions.

**Consultation**

Citizenship and Immigration Canada, the Department of Justice and the Royal Canadian Mounted Police are supportive of this order.

**Implementation, enforcement and service standards**

As the purpose of this order is to grant specific privileges and immunities, appropriate action is to be taken on a case-by-case basis. No service standard is required.

**Contact**

Hugh Adsett  
Director  
Criminal, Security and Diplomatic Law Division  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: 613-995-8508  
Fax: 613-944-0870

*Représentants*

Le décret confère aux représentants des États membres du G8 des privilèges et immunités énoncés aux sections 11, 12 et 14 à 16 de l'article IV de la Convention de l'ONU. Ces privilèges et immunités comprennent l'immunité d'arrestation personnelle ou de détention et de saisie de leurs bagages personnels, l'immunité de toute juridiction en ce qui concerne les actes accomplis par eux en leur qualité de représentants (y compris leurs paroles et leurs écrits), l'inviolabilité de tout papier et document, le droit de faire usage de codes et de recevoir des documents ou de la correspondance par messagerie ou par valises scellées, l'exemption pour eux-mêmes ou pour leurs conjoints de toute mesure restrictive relative à l'immigration et les mêmes immunités et facilités en ce qui concerne leurs bagages personnels.

*Spécialistes*

Les spécialistes qui réalisent des missions pour l'organisation du G8 (2010) se voient conférer les privilèges et immunités prévus à l'article VI de la Convention de l'ONU. Ce sont les mêmes immunités que celles accordées aux représentants des États membres du G8. À noter cependant que les spécialistes qui réalisent des missions jouissent d'un niveau d'immunité « fonctionnelle », c'est-à-dire qu'ils se voient accorder des immunités seulement dans l'exercice de leurs fonctions officielles.

**Consultation**

Citoyenneté et Immigration Canada, le ministère de la Justice et la Gendarmerie royale du Canada appuient cette initiative.

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

Comme l'objectif du Décret est d'accorder des immunités et des privilèges précis, les mesures appropriées seront prises au cas par cas. Aucune norme de service n'est requise.

**Personne-ressource**

Hugh Adsett  
Directeur  
Direction du droit criminel, de la sécurité et des traités  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone : 613-995-8508  
Télécopieur : 613-944-0870

Registration  
SOR/2009-337 December 10, 2009

Enregistrement  
DORS/2009-337 Le 10 décembre 2009

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

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

**Order 2008-66-04-01 Amending the Domestic Substances List**

**Arrêté 2008-66-04-01 modifiant la Liste intérieure**

Whereas the Minister of the Environment has learned that the requirements set out in subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup> were not met in respect of the substances referred to in the annexed Order;

Attendu que le ministre de l'Environnement a appris que les substances visées par l'arrêté ci-après ne remplissent pas les critères fixés au paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>a</sup>;

Whereas that Minister published a notice of intent on November 11, 2006 in the *Canada Gazette*, Part I, to delete those substances from the *Domestic Substances List*<sup>b</sup>;

Attendu que le ministre a publié le 11 novembre 2006, dans la *Gazette du Canada* Partie I, un avis d'intention de radier ces substances de la *Liste intérieure*<sup>b</sup>,

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 66(4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Order 2008-66-04-01 Amending the Domestic Substances List*.

À ces causes, en vertu du paragraphe 66(4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>a</sup>, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2008-66-04-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Ottawa, December 2, 2008

Ottawa, le 2 décembre 2008

JIM PRENTICE  
*Minister of the Environment*

*Le ministre de l'Environnement,*  
JIM PRENTICE

**ORDER 2008-66-04-01 AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST**

**ARRÊTÉ 2008-66-04-01 MODIFIANT LA LISTE INTÉRIEURE**

**AMENDMENT**

**MODIFICATION**

**1. Part 1 of the *Domestic Substances List*<sup>1</sup> is amended by deleting the following:**

**1. La partie 1 de la *Liste intérieure*<sup>1</sup> est modifiée par radiation de ce qui suit :**

51-67-2	100-09-4	122-45-2	533-87-9	622-45-7	629-92-5	923-69-3
56-12-2	102-17-0	122-59-8	536-50-5	622-62-8	629-94-7	928-80-3
75-26-3	103-61-7	122-74-7	536-74-3	623-19-8	629-97-0	932-16-1
75-86-5	104-90-5	122-84-9	539-30-0	623-22-3	632-68-8	937-30-4
76-50-6	105-66-8	139-45-7	539-82-2	623-91-6	637-64-9	1006-27-5
78-27-3	105-67-9	140-25-0	540-42-1	624-24-8	638-11-9	1119-44-4
78-94-4	105-75-9	142-60-9	540-88-5	624-51-1	644-49-5	1191-15-7
79-03-8	105-91-9	286-20-4	541-41-3	625-33-2	688-74-4	1191-62-4
79-76-5	107-25-5	300-57-2	542-55-2	625-45-6	689-89-4	1197-33-7
83-46-5	107-96-0	404-86-4	543-49-7	625-55-8	693-95-8	1335-42-8
83-67-0	109-25-1	443-79-8	546-79-2	625-60-5	705-58-8	1502-22-3
88-14-2	109-49-9	472-64-0	547-63-7	625-86-5	762-26-5	1504-55-8
91-60-1	109-80-8	494-90-6	589-82-2	626-77-7	763-32-6	1516-17-2
94-59-7	109-95-5	498-00-0	592-76-7	627-90-7	764-40-9	1534-08-3
97-45-0	110-13-4	499-54-7	592-84-7	628-46-6	814-67-5	1576-77-8
97-87-0	110-39-4	499-70-7	592-88-1	629-50-5	828-26-2	1576-78-9
97-96-1	110-74-7	505-79-3	598-75-4	629-62-9	831-97-0	1653-30-1
98-51-1	120-45-6	511-59-1	616-25-1	629-63-0	846-70-8	1669-44-9
99-89-8	121-34-6	526-75-0	617-05-0	629-78-7	874-66-8	1670-47-9
99-93-4	122-27-0	528-79-0	620-40-6	629-82-3	874-90-8	1679-07-8

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 33

<sup>b</sup> SOR/94-311

<sup>1</sup> SOR/94-311

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 33

<sup>b</sup> DORS/94-311

<sup>1</sup> DORS/94-311

1708-36-7	3943-74-6	7787-70-4	20777-49-5	38205-64-0	61197-09-9	68917-12-4
1878-18-8	4077-47-8	8006-86-8	20780-48-7	39189-74-7	61295-41-8	68917-40-8
1901-38-8	4112-89-4	8007-27-0	21188-58-9	39251-88-2	61295-50-9	68917-43-1
2050-01-3	4125-43-3	9038-43-1	21679-31-2	39252-03-4	61295-51-0	68917-59-9
2050-09-1	4219-24-3	9061-82-9	21835-01-8	39924-27-1	61699-38-5	68917-63-5
2051-78-7	4265-97-8	10031-96-6	22014-48-8	40188-41-8	61789-08-0	68917-72-6
2052-14-4	4312-99-6	10072-05-6	22029-76-1	40702-13-4	61949-23-3	68921-26-6
2065-23-8	4359-47-1	10094-41-4	22030-19-9	40789-98-8	62265-99-0	68959-28-4
2108-05-6	4362-22-5	10098-89-2	22037-88-3	41448-29-7	63649-51-4	68990-12-5
2153-28-8	4488-57-7	10519-33-2	22104-80-9	41820-22-8	64165-57-7	68991-96-8
2177-77-7	4606-15-9	10522-26-6	22104-81-0	42348-12-9	65405-67-6	68991-97-9
2217-33-6	4630-82-4	10588-15-5	23328-62-3	42370-06-9	65405-72-3	70321-69-6
2305-25-1	4643-25-8	10599-70-9	23550-40-5	42436-07-7	65405-76-7	72007-81-9
2307-10-0	4730-22-7	13040-19-2	23787-80-6	42604-12-6	65894-83-9	72089-08-8
2308-18-1	4861-85-2	13215-88-8	24048-13-3	42919-64-2	66072-32-0	72175-33-8
2311-46-8	4938-52-7	13246-52-1	24330-52-7	50638-95-4	67583-77-1	72214-33-6
2315-68-6	5166-53-0	13341-72-5	24401-36-3	50816-18-7	67633-98-1	72869-73-9
2345-24-6	5331-32-8	13360-64-0	25225-10-9	51755-66-9	67633-99-2	72894-11-2
2349-13-5	5340-36-3	13494-08-1	25409-08-9	51756-08-2	67634-05-3	72894-12-3
2351-90-8	5349-51-9	13586-68-0	25485-88-5	52191-01-2	67634-25-7	72968-48-0
2409-55-4	5396-89-4	13623-11-5	25564-22-1	52210-18-1	67634-26-8	72968-49-1
2412-80-8	5441-06-5	13678-68-7	26446-38-8	53243-59-7	67707-75-9	73018-51-6
2416-94-6	5459-37-0	13679-61-3	26619-69-2	53243-60-0	67710-71-8	73157-43-4
2436-90-0	5461-08-5	13706-86-0	27625-35-0	53263-58-4	67739-11-1	74298-89-8
2444-46-4	5466-06-8	13794-73-5	28217-92-7	53338-05-9	67746-30-9	76649-25-7
2445-67-2	6000-43-7	13925-00-3	28219-60-5	53338-06-0	67770-79-0	77851-07-1
2445-78-5	6032-29-7	13925-03-6	28387-62-4	53398-80-4	67800-80-0	78649-62-4
2519-30-4	6222-35-1	14159-61-6	28588-73-0	53398-83-7	67801-27-8	80623-07-0
2550-11-0	6658-48-6	14289-65-7	28588-75-2	53398-86-0	67801-45-0	80858-47-5
2565-82-4	6963-56-0	14360-50-0	28664-35-9	53399-81-8	67874-78-6	81787-06-6
2565-83-5	7143-69-3	14727-47-0	28897-20-3	53833-30-0	67874-80-0	84029-92-5
2568-25-4	7289-52-3	14735-72-9	28983-56-4	54300-08-2	67952-68-5	84642-61-5
2628-17-3	7367-82-0	14765-30-1	29171-20-8	54947-74-9	67999-56-8	85232-76-4
2721-22-4	7367-88-6	15103-32-9	29460-90-0	55764-22-2	68039-24-7	85554-72-9
2835-39-4	7416-35-5	15323-35-0	29461-14-1	55764-23-3	68083-53-4	87118-95-4
3056-64-2	7492-65-1	15591-90-9	29811-50-5	55764-25-5	68133-72-2	92585-24-5
3239-35-8	7493-63-2	15679-13-7	30361-28-5	55764-28-8	68259-31-4	93893-89-1
3240-09-3	7493-69-8	15679-19-3	31996-78-8	55915-70-3	68345-22-2	94087-83-9
3240-29-7	7493-78-9	15760-18-6	32665-23-9	56105-46-5	68378-13-2	94108-09-5
3289-28-9	7578-36-1	16128-68-0	34495-71-1	56767-18-1	68478-36-4	97676-27-2
3385-61-3	7756-96-9	16251-77-7	34545-88-5	56973-87-6	68480-08-0	99343-90-5
3460-44-4	7764-50-3	16853-85-3	34687-43-9	57934-97-1	68480-12-6	99343-91-6
3489-28-9	7774-44-9	17909-77-2	35061-61-1	58096-46-1	68480-17-1	122795-41-9
3572-06-3	7774-74-5	18138-04-0	36789-59-0	58260-78-9	68527-77-5	125352-06-9
3623-51-6	7778-83-8	18189-07-6	37172-02-4	59471-80-6	68555-58-8	
3650-46-2	7779-17-1	18409-17-1	37172-53-5	60066-88-8	68606-99-5	
3720-16-9	7779-41-1	19224-26-1	37617-03-1	60523-21-9	68608-35-5	
3724-54-7	7779-67-1	19550-54-0	37674-63-8	60763-42-0	68916-47-2	
3777-71-7	7779-75-1	19872-52-7	37837-44-8	60784-31-8	68916-60-9	
3891-33-6	7785-26-4	20483-36-7	38205-60-6	60826-15-5	68917-09-9	

**COMING INTO FORCE**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

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

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Order.)***Issue and objectives**

The purpose of the Order Amending the Domestic Substances List and the Order Amending the Non-domestic Substances List (the Orders), made pursuant to subsection 66(4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, is to respectively, delete non-eligible substances from the Domestic Substances List and add them to the Non-domestic Substances List.

**Description and rationale***The Domestic Substances List*

Subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* requires that the Minister of the Environment maintain a list of substances, the Domestic Substances List, which specifies “all substances [that are chemicals or polymers] that the Minister is satisfied were, between January 1, 1984 and December 31, 1986, (a) manufactured in or imported into Canada by any person in a quantity of not less than 100 kg in any one calendar year; or (b) in Canadian commerce or used for commercial manufacturing purposes in Canada.”

For the purposes of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the Domestic Substances List is the sole basis for determining whether a substance is “existing” or “new” to Canada. Substances on the Domestic Substances List, except those identified with the indicator “S”, “S”<sup>1</sup> or “P”<sup>1</sup>, are not subject to the requirements of sections 81 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* and of its regulations, the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* made under section 89 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. Chemicals and polymers that are not on the Domestic Substances List will require notification and assessment before being manufactured or imported in quantities that exceed 100 kg per year, as prescribed by the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.

The Domestic Substances List was published in the *Canada Gazette*, Part II, in May 1994. It is not a static list and is subject, from time to time, to additions, deletions or corrections that are published in the *Canada Gazette*.

*The Non-domestic Substances List*

The United States Toxic Substances Control Act Inventory has been chosen as the basis for the Non-domestic Substances List. On a semi-annual basis, the Non-domestic Substances List is updated based on amendments to the American inventory. The Non-domestic Substances List only applies to substances that are chemicals and polymers. Chemicals and polymers added to the Non-domestic Substances List remain subject to notification and scientific assessment as new substances in Canada when manufactured or imported in quantities exceeding 1000 kg per year, in

<sup>1</sup> Some substances listed on the Domestic Substances List with the indicator “S” or “S”<sup>1</sup> may require notification in advance of their manufacture, import or use for a significant new activity. As well, substances with the indicator “P” require notification in advance of their manufacture or import, if they are in a form that no longer meets the reduced regulatory requirement criteria as defined in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)***Question et objectifs**

L'arrêté modifiant la Liste intérieure et l'arrêté modifiant la Liste extérieure (les arrêtés), pris en vertu du paragraphe 66(4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ont respectivement pour objet de radier des substances non admissibles de la Liste intérieure et de les inscrire sur la Liste extérieure.

**Description et justification***La Liste intérieure*

Le paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* édicte que le ministre de l'Environnement doit tenir à jour une liste, dite *Liste intérieure*, de toutes les substances [que ce soient des substances chimiques ou des polymères] qu'il estime avoir été, entre le 1<sup>er</sup> janvier 1984 et le 31 décembre 1986, a) soit fabriquées ou importées au Canada par une personne en une quantité d'au moins 100 kg au cours d'une année civile, b) soit commercialisées ou utilisées à des fins de fabrication commerciale au Canada.

Pour l'application de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, la Liste intérieure est la seule source qui permet de déterminer si une substance est « existante » ou « nouvelle » au Canada. Les substances qui sont inscrites à la Liste intérieure, exception faite de celles portant la mention « S », « S »<sup>1</sup> ou « P »<sup>1</sup>, ne sont pas assujetties aux exigences de l'article 81 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* et de son règlement, soit le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* pris en vertu de l'article 89 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Les substances chimiques et les polymères non inscrits sur la Liste intérieure doivent faire l'objet d'une déclaration et d'une évaluation avant d'être fabriquées ou importées au Canada en une quantité de 100 kg ou plus par an, tel que le prescrit le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.

La Liste intérieure a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en mai 1994. La Liste intérieure n'est pas statique et fait l'objet, lorsqu'il y a lieu, d'ajouts, de radiations ou de corrections, qui sont publiés dans la *Gazette du Canada*.

*La Liste extérieure*

L'inventaire de la loi américaine *Toxic Substances Control Act* (TSCA) a été retenu comme fondement de la Liste extérieure. La Liste extérieure est mise à jour sur une base semi-annuelle à partir des modifications apportées à l'inventaire américain. La Liste extérieure ne s'applique qu'aux substances chimiques et aux polymères. Les substances chimiques et les polymères inscrits sur la Liste extérieure demeurent soumis aux exigences de déclaration et d'évaluation scientifique à titre de nouvelles substances au Canada, lorsqu'elles sont fabriquées ou importées en quantités

<sup>1</sup> Certaines substances inscrites sur la Liste intérieure portant la mention « S » ou « S »<sup>1</sup> pourraient nécessiter une déclaration avant leur fabrication, leur importation ou leur utilisation pour une nouvelle activité. De plus, les substances portant la mention « P » nécessitent une déclaration avant leur fabrication ou leur importation sous une forme qui ne satisfait plus les critères des exigences réglementaires réduites tels qu'ils sont décrits par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.



order to protect the environment and human health. However, they are subject to fewer information requirements.

Substances added to the Domestic Substances List, if they appear on the Non-domestic Substances List, are deleted from that List as indicated under subsection 66(3), subsection 87(1) and subsection 87(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

#### Notice of Intent

At the beginning of the 1990s, approximately 23 000 substances were initially added to the Domestic Substances List, when companies notified the Department that the substances were used commercially in Canada between January 1, 1984 and December 31, 1986, and therefore met the criteria set out in subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

At the end of the 1990s, Environment Canada conducted an audit of 1700 substances. The audit found that 1105 of these substances did not meet the criteria prescribed in subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

In accordance with subsection 66(4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the Minister must delete substances from the Domestic Substances List if they do not meet the criteria prescribed in subsection 66(1), and may add them to the Non-domestic Substances List.

A Notice to inform interested parties of the Minister's intent to delete 1105 non-eligible substances from the Domestic Substances List was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 11, 2006, for a 180-day comment period. The Notice of Intent indicated that, as the result of an audit, the listed substances were found not to have met the criteria prescribed in subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

During the 180-day comment period, interested parties provided information and substantiating documentation that proved that some of these substances met the eligibility criteria prescribed in subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. Interested parties also provided substantiating information on some substances for which eligibility could not be verified, but that were known to be currently in commerce or used in Canada.

Out of the 1105 substances listed in the Notice of Intent, Environment Canada received information on 571 substances from 57 companies.

- Based on the information received, 88 substances met the criteria prescribed in subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. These substances therefore are not deleted from the Domestic Substances List.
- No information was provided on 534 substances. As a result, the Order amending the Domestic Substances List, published June 25, 2008, in the *Canada Gazette*, Part II, deleted 533 substances from this list. The United States Environmental Protection Agency has taken action on three of the 534 substances via the Significant New Use Rule and Section 4 Test Rule. Therefore, these three substances were not added to the Non-domestic Substances List. The Order amending the Non-domestic Substance List, published on June 21, 2008, in the

supérieures à 1000 kg par an, afin de protéger l'environnement et la santé humaine. Toutefois, les exigences en matière de renseignements les concernant sont moindres.

Les substances inscrites à la Liste intérieure, si elles figurent sur la Liste extérieure, sont radiées de cette dernière en vertu du paragraphe 66(3), du paragraphe 87(1) et du paragraphe 87(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

#### Avis d'intention

Au début des années 1990, quelque 23 000 substances ont été initialement inscrites sur la Liste intérieure à la suite des déclarations des entreprises à l'effet que ces substances étaient utilisées à des fins commerciales au Canada entre le 1<sup>er</sup> janvier 1984 et le 31 décembre 1986. Par conséquent, ces substances remplissaient les critères fixés au paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

À la fin des années 1990, Environnement Canada a effectué une vérification de 1 700 substances, qui a révélé que 1 105 d'entre elles ne remplissaient pas les critères fixés au paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

En application du paragraphe 66(4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, le ministre doit radier de la Liste intérieure les substances qui ne remplissent pas les critères fixés au paragraphe 66(1), et peut les inscrire sur la Liste extérieure.

Un avis d'intention à l'endroit des parties intéressées les informant de l'intention du ministre de radier 1 105 substances non admissibles de la Liste intérieure a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 11 novembre 2006, pour une période de commentaires de 180 jours. L'avis d'intention indiquait qu'à la suite d'une vérification, les substances visées ne remplissaient pas les critères fixés au paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

Pendant la période de commentaires de 180 jours, les parties intéressées ont soumis des renseignements et des documents d'appui prouvant que certaines de ces substances remplissaient effectivement les critères d'admissibilité fixés au paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Les parties intéressées ont aussi soumis des renseignements d'appui sur certaines substances pour lesquelles l'admissibilité ne pouvait être vérifiée mais qui étaient connues comme étant en commerce ou utilisées au Canada.

Sur les 1 105 substances citées dans l'avis d'intention, Environnement Canada a reçu de l'information sur 571 d'entre elles de la part de 57 entreprises.

- À la lumière des renseignements reçus, 88 substances remplissaient les critères fixés au paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Ces substances ne sont donc pas radiées de la Liste intérieure.
- Aucun renseignement n'a été fourni sur 534 substances. Par conséquent, l'arrêté modifiant la Liste intérieure, publié le 25 juin 2008 dans la Partie II de la *Gazette du Canada* a radié 533 substances de cette liste. La United States Environmental Protection Agency a pris des mesures en ce qui concerne trois des 534 substances au moyen du *Significant New Use Rule* et du *Section 4 Test Rule*. Par conséquent, ces trois substances n'ont donc pas été inscrites sur la Liste extérieure. L'arrêté modifiant la Liste extérieure, publié le 21 juin 2008 dans la

*Canada Gazette*, Part I, added the remaining 530 substances to that list. Since the substance with CAS (Chemicals Abstract Service) registry number 2108-05-6 was omitted in these previous publications, the present Orders delete this substance from the Domestic Substances List and add it to the Non-domestic Substances List.

- Information was provided on the remaining 483 substances to substantiate their presence in Canadian commerce, but the information was not sufficient to prove that these substances met the criteria prescribed in subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. As a consequence, the Orders delete these substances from the Domestic Substances List and add them to the Non-domestic Substances List.

#### Authority

Under subsection 66(4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, where the Minister includes a substance on the Domestic Substances List and subsequently learns that the substance did not meet the criteria prescribed in subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the Minister shall delete the substance from the Domestic Substances List and may add it to the Non-domestic Substances List.

#### Alternatives

The *Canadian Environmental Protection Act, 1999* compels the Minister to delete substances from the Domestic Substances List when they do not meet the criteria prescribed in subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. As these substances were found not to meet the criteria under subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, there is no alternative to their deletion.

#### Benefits and costs

##### Benefits

The addition of substances to the Non-domestic Substances List will allow for risk assessment of any activity in relation to these substances prior to their manufacture or import in quantities exceeding 1000 kg per year. This will allow the Government to make informed decisions, and to manage appropriately the risks associated with the use of these substances.

As well, the addition of substances to the Non-domestic Substances List benefits industry, as the trigger for notification under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* is 1000 kg per year, compared to 100 kg per year when the substance is not listed on either List.

##### Costs

Because the Orders delete the 484 substances from the Domestic Substances List and add them to the Non-domestic Substances List, any company or individual who plans to manufacture or import a substance on the Non-domestic Substances List in quantities greater than 1000 kg per year will be subject to notification under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*. Regulatees must provide Environment Canada with a New Substances Notification package containing all information prescribed in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* 30 days before the day on which the quantity of the substance manufactured or imported exceeds 1000 kg. The type of information required and the timing of the notification will depend on factors such as the type of substance, the quantity that will be manufactured or imported, the intended

Partie I de la *Gazette du Canada* a inscrit les 530 autres substances sur cette liste. Vu que la substance portant le numéro de registre CAS 2108-05-6 a été omise dans les publications précédentes, les arrêtés radient cette substance de la Liste intérieure et l'inscrivent sur la Liste extérieure.

- Des renseignements ont été soumis sur les 483 substances restantes pour attester leur présence dans le commerce canadien. Ces renseignements n'étaient pas suffisants pour prouver que ces substances remplissaient les critères fixés au paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Par conséquent, les arrêtés les radient de la Liste intérieure et les inscrivent sur la Liste extérieure.

#### Autorité

En vertu du paragraphe 66(4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, lorsque le ministre inscrit une substance sur la Liste intérieure et apprend par la suite qu'elle ne remplit pas les critères fixés au paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, il doit la radier de la Liste intérieure et peut l'inscrire sur la Liste extérieure.

#### Solutions envisagées

La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* oblige le ministre à radier des substances de la Liste intérieure lorsqu'elles ne remplissent pas les critères fixés au paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Étant donné que ces substances ne remplissent pas les critères fixés au paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, il n'y a pas d'autre option que de les radier.

#### Avantages et coûts

##### Avantages

L'inscription de substances sur la Liste extérieure permet d'évaluer les risques de toute activité liée à ces substances avant qu'elles ne soient fabriquées ou importées en quantités supérieures à 1 000 kg par an. Le gouvernement pourra ainsi prendre des décisions éclairées et gérer de façon adéquate les risques liés à l'utilisation de ces substances.

En outre, l'inscription de substances sur la Liste extérieure est à l'avantage de l'industrie puisque la quantité seuil qui exige une déclaration sous le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* est de 1 000 kg par an, comparativement à 100 kg par an lorsque la substance n'est inscrite sur aucune des listes.

##### Coûts

Étant donné que les arrêtés radient les 484 substances de la Liste intérieure et les inscrivent sur la Liste extérieure, toute entreprise ou particulier qui prévoit fabriquer ou importer une substance inscrite sur la Liste extérieure en quantités supérieures à 1 000 kg par an devra fournir une déclaration selon les exigences du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*. La personne réglementée doit soumettre à Environnement Canada une Déclaration de substances nouvelles contenant tous les renseignements prévus par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* 30 jours avant que la quantité qu'elle fabrique ou importe excède 1000 kg au cours d'une année. Le type de renseignements requis et le délai de déclaration dépendront de certains facteurs, comme

use of the substance and the circumstances associated with its introduction into Canada. Depending on the amount of information required, the cost of a New Substances Notification package could be up to \$179 000 (C\$ 2004) for substances on the Non-domestic Substances List. This maximal amount can be reduced by using surrogate data (test results from a similar substance or obtained from modeling, for example).

There will be costs to the Government associated with assessing the information provided by the regulatees, as per section 83 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. These costs cannot be estimated at this time.

### **Consultation**

On November 11, 2006, Environment Canada published in the *Canada Gazette*, Part I, for a 180-day public comment period, a Notice of Intent to delete 1105 non-eligible substances from the Domestic Substances List. The Notice indicated that, based on the result of an audit, the listed substances were found not to have met the criteria prescribed in subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, and therefore will be deleted from the Domestic Substances List.

During the 180-day public comment period, 57 companies submitted information on a total of 571 substances which included the substances targeted by these Orders. Industry stakeholders were supportive of the initiative.

The New Substances Program has ongoing dialogue with the Industry Coordinating Group for the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* to address these Orders.

### **Implementation, enforcement and service standards**

As the Orders only remove substances from the Domestic Substances List and add them to the Non-domestic Substances List, developing an implementation plan, a compliance strategy or establishing a service standard is not necessary.

### **Contacts**

Mr. Mark Burgham  
Executive Director  
Program Development and Engagement Division  
Science and Risk Assessment Directorate  
Science and Technology Branch  
Environment Canada  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
New Substances Information Line:  
1-800-567-1999 (toll free in Canada)  
819-953-7156 (outside of Canada)

Mr. Markes Cormier  
Senior Economist  
Regulatory Analysis and Instrument Choice Division  
Economic Analysis Directorate  
Strategic Policy Branch  
Environment Canada  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Telephone: 819-953-5236  
Fax: 819-997-2769  
Email: markes.cormier@ec.gc.ca

le type de substance, la quantité qui sera fabriquée ou importée, l'utilisation prévue de la substance et les circonstances associées à son introduction au Canada. Selon la quantité de renseignements requis, le coût pour préparer une déclaration complète pourrait atteindre 179 000 \$ (\$ CDN 2004) pour les substances inscrites à la Liste extérieure. Il est possible de réduire ce montant maximal en utilisant des données de substitution (résultats de mise à l'essai d'une substance similaire ou obtenus par modélisation, par exemple).

Le gouvernement aura à défrayer des coûts pour évaluer les renseignements fournis par les personnes réglementées, conformément à l'article 83 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Il n'est pas possible d'évaluer ces coûts pour le moment.

### **Consultation**

Le 11 novembre 2006, Environnement Canada a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, pour une période de commentaires de 180 jours, un avis d'intention de radier 1 105 substances non admissibles de la Liste intérieure. L'avis indiquait que selon les résultats d'une vérification, les substances visées ne remplissaient pas les critères fixés au paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* et seraient radiées de la Liste intérieure.

Pendant la période de commentaires de 180 jours, 57 compagnies ont soumis des renseignements sur 571 substances, y compris les substances visées par les présents arrêtés, et les intervenants de l'industrie ont appuyé cette initiative.

Les représentants du Programme des substances nouvelles maintiennent des dialogues avec le Groupe de coordination de l'industrie pour la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* au sujet de ces arrêtés.

### **Mise en œuvre, application et normes de service**

Étant donné que les arrêtés n'ont pour objectif que de radier des substances de la Liste intérieure et d'en inscrire sur la Liste extérieure, il n'est pas nécessaire d'élaborer un plan de mise en œuvre, une stratégie de conformité ni des normes de service.

### **Personnes-ressources**

Mark Burgham  
Directeur exécutif par intérim  
Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes  
Sciences et évaluation des risques  
Direction générale de la science et de la technologie  
Environnement Canada  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Ligne d'information sur les substances nouvelles  
1-800-567-1999 (sans frais au Canada)  
819-953-7156 (en dehors du Canada)

Markes Cormier  
Économiste principal  
Analyste réglementaire et choix d'instruments  
Direction générale de l'analyse économique  
Environnement Canada  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Téléphone : 819-953-5236  
Télécopieur : 819-997-2769  
Courriel : markes.cormier@ec.gc.ca

Registration  
SOR/2009-338 December 10, 2009

AERONAUTICS ACT

**Regulations Amending the Airport Vehicle Parking Charges Regulations**

The Minister of Transport, pursuant to section 2 of the *Ministerial Regulations Authorization Order*<sup>a</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Airport Vehicle Parking Charges Regulations*.

Ottawa, December 9, 2009

JOHN BAIRD  
*Minister of Transport*

**REGULATIONS AMENDING THE AIRPORT VEHICLE PARKING CHARGES REGULATIONS**

**AMENDMENT**

1. The portion of item 4 of the schedule to the *Airport Vehicle Parking Charges Regulations*<sup>1</sup> in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Parking Service
4.	Parking at a public parking lot where the services of an attendant are provided, other than an area described in item 5

**COMING INTO FORCE**

2. 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.)*

**Issue and objectives**

The regulatory action is corrective in nature, meant to eliminate an erroneous cross-reference in the schedule to the Regulations. The necessity of this regulatory amendment was pointed out by the Standing Joint Committee on Regulations.

Item 4 of the schedule that appeared in the *Regulations Amending the Airport Vehicle Parking Charges Regulations* (SOR/97-216) was removed from the schedule by a subsequent regulatory amendment (SOR/98-562). As a result, item 5 was renumbered as item 4, and item 6 was renumbered as item 5. However, the

<sup>a</sup> SOR/86-631  
<sup>1</sup> SOR/87-543

Enregistrement  
DORS/2009-338 Le 10 décembre 2009

LOI SUR L'ÂÉRONAUTIQUE

**Règlement modifiant le Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports**

En vertu de l'article 2 du *Décret autorisant la prise de règlements ministériels*<sup>a</sup>, le ministre des Transports prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports*, ci-après.

Ottawa, le 9 décembre 2009

*Le ministre des Transports,*  
JOHN BAIRD

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES REDEVANCES DE STATIONNEMENT DES VÉHICULES AUX AÉROPORTS**

**MODIFICATION**

1. Le passage de l'article 4 de l'annexe du *Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports*<sup>1</sup> figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Service
4.	Stationnement sur un terrain de stationnement public avec préposé, autre qu'une zone visée à l'article 5

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION**

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

**Question et objectifs**

La mesure réglementaire est de nature corrective, conçue pour éliminer un renvoi erroné dans l'annexe du Règlement. La nécessité d'apporter cette modification réglementaire a été cernée par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Il a été noté que l'article 4 de l'annexe qui apparaissait dans le *Règlement modifiant le Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports* (DORS/97-216) a été supprimé de l'annexe lors d'une modification subséquente au Règlement (DORS/98-562). De ce fait, l'article 5 a été renuméroté

<sup>a</sup> DORS/86-631  
<sup>1</sup> DORS/87-543

reference to item 6 in the expression “other than an area described in item 6,” of item 4 of the schedule was not amended accordingly. The objective of the regulatory action is to correct this oversight.

***Description and rationale***

The reference to item 6 in the expression “other than an area described in item 6” of item 4 is amended to read “other than an area described in item 5,” to correct the error in the cross-reference.

The regulatory action will not impact other areas or sectors.

***Consultation***

Consultation covering the amendment has already been completed as a result of the regulatory amendment under SOR/98-562.

***Implementation, enforcement and service standards***

N/A

***Contact***

Cora Pictou  
Acting Director  
Operations and Special Projects  
Airport and Port Programs Directorate  
Transport Canada  
Telephone: 613-990-3964  
Email : cora.pictou@tc.gc.ca

comme l’article 4, et l’article 6 a été renuméroté comme l’article 5. Cependant, la référence à l’article 6 dans la mention « autre qu’une zone visée à l’article 6 » de l’article 4 de l’annexe n’a pas été modifiée en conséquence. L’objectif de la mesure réglementaire est de corriger cette omission.

***Description et justification***

La référence à « qu’une zone visée à l’article 6 » de l’article 4 dans DORS/98-562 est modifiée par la mention « qu’une zone visée à l’article 5 », afin de corriger l’erreur du renvoi.

La mesure réglementaire n’aura pas d’incidence sur d’autres domaines ou secteurs.

***Consultation***

La modification a déjà fait l’objet de consultation lors de la modification au Règlement DORS/98-562.

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

S.O.

***Personne-ressource***

Cora Pictou  
Directrice intérimaire  
Opérations et projets spéciaux  
Direction générale des programmes portuaires et aéroportuaires  
Transports Canada  
Téléphone : 613-990-3964  
Courriel : cora.pictou@tc.gc.ca

Registration  
SI/2009-116 December 23, 2009

BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2008

**Order Fixing January 1, 2010 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act**

P.C. 2009-1958 December 3, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Human Resources and Skills Development, pursuant to section 135 of the *Budget Implementation Act, 2008* ("the Act"), chapter 28 of the Statutes of Canada, 2008, hereby fixes January 1, 2010 as the day on which sections 125 and 129 of the Act, come into force.

**EXPLANATORY NOTE**

*(This note is not part of the Order.)*

The Order fixes January 1, 2010 as the day on which sections 125 and 129 of the *Budget Implementation Act, 2008* come into force.

Section 125 defines "Board" for the purpose of Part III of the *Employment Insurance Act* as the Canada Employment Insurance Financing Board established under subsection 3(1) of the *Canada Employment Insurance Financing Board Act*. Section 129 adds the costs to the Board and to Her Majesty in right of Canada of administering the *Canada Employment Insurance Financing Board Act* to those that shall be paid out of the Consolidated Revenue Fund and charged to the Employment Insurance Account.

Enregistrement  
TR/2009-116 Le 23 décembre 2009

LOI D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2008

**Décret fixant au 1<sup>er</sup> janvier 2010 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi**

C.P. 2009-1958 Le 3 décembre 2009

Sur recommandation de la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et en vertu de l'article 135 de la *Loi d'exécution du budget de 2008*, chapitre 28 des Lois du Canada (2008), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 1<sup>er</sup> janvier 2010 la date d'entrée en vigueur des articles 125 et 129 de cette loi.

**NOTE EXPLICATIVE**

*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le décret fixe la date d'entrée en vigueur des articles 125 et 129 de la *Loi d'exécution du budget de 2008* au 1<sup>er</sup> janvier 2010.

L'article 125 définit « Office », pour l'application de la partie III de la *Loi sur l'assurance-emploi*, comme étant l'Office de financement de l'assurance-emploi du Canada constitué par le paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'Office de financement de l'assurance-emploi du Canada*. L'article 129 ajoute les frais d'application de la *Loi sur l'Office de financement de l'assurance-emploi du Canada* pour l'Office et Sa Majesté du chef du Canada aux sommes qui sont payées sur le Trésor et portées au débit du Compte d'assurance-emploi.

Registration  
SI/2009-118 December 23, 2009

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

### **Jean Fortin Remission Order**

P.C. 2009-1987 December 10, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of the tax is unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, hereby remits tax in the amount of \$1,095.28, and all relevant interest on it, paid or payable under Part I of the *Income Tax Act*<sup>c</sup> by Jean Fortin for the 2004 taxation year.

#### **EXPLANATORY NOTE**

*(This note is not part of the Order.)*

The Order remits a portion of the income tax, and all relevant interest on it, paid or payable by Jean Fortin for the 2004 taxation year.

The amount remitted represents the additional tax incurred by Mr. Fortin as a result of circumstances that were beyond his control. The payment of that amount represents a significant financial setback for Mr. Fortin.

Enregistrement  
TR/2009-118 Le 23 décembre 2009

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

### **Décret de remise visant Jean Fortin**

C.P. 2009-1987 Le 10 décembre 2009

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que la perception en est injuste, fait remise de la somme de 1 095,28 \$, payée ou à payer par Jean Fortin pour l'année d'imposition 2004 au titre de l'impôt exigible en vertu de la partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu*<sup>c</sup>, ainsi que des intérêts afférents.

#### **NOTE EXPLICATIVE**

*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le décret accorde remise d'une partie de l'impôt sur le revenu, ainsi que des intérêts y afférents, payés ou à payer par Jean Fortin pour l'année d'imposition 2004.

La remise correspond à l'impôt supplémentaire auquel est assujéti M. Fortin en raison de circonstances indépendantes de sa volonté. Le paiement de cette somme représente un revers financier important pour M. Fortin.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 24, ss. 7(2)

<sup>b</sup> R.S., c. F-11

<sup>c</sup> R.S., c. 1 (5th Suppl.)

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

<sup>b</sup> L.R., ch. F-11

<sup>c</sup> L.R., ch. 1 (5<sup>e</sup> suppl.)

Registration  
SI/2009-119 December 23, 2009

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

### Scott Franko Remission Order

P.C. 2009-1988 December 10, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of the tax is unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, hereby remits tax in the amount of \$2,169.00, \$3,755.90 and \$1,636.65 for the 1989, 1990 and 1991 tax years, respectively, and all relevant interest on that tax, a penalty of \$292.81 for the 1989 tax year and all relevant interest on that penalty, and all remaining arrears interest for the 1990 tax year, paid or payable under Part I of the *Income Tax Act*<sup>c</sup> by Scott Franko.

#### EXPLANATORY NOTE

*(This note is not part of the Order.)*

The Order remits the income tax and penalty for the 1989 tax year, the income tax for the 1991 tax year, as well as the relevant interest on those amounts, paid or payable by Scott Franko. In addition, the Order remits a portion of the income tax for the 1990 tax year and all interest in respect of that tax year, paid or payable, by Scott Franko.

The amounts remitted represent the additional tax, penalty and interest incurred by Scott Franko due to incorrect action on the part of Canada Revenue Agency officials.

Enregistrement  
TR/2009-119 Le 23 décembre 2009

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

### Décret de remise visant Scott Franko

C.P. 2009-1988 Le 10 décembre 2009

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que la perception est injuste, fait remise des sommes d'impôt sur le revenu de 2 169,00 \$, 3 755,90 \$ et 1 636,65 \$ pour les années d'imposition 1989, 1990 et 1991, respectivement, ainsi que des intérêts afférents, de la pénalité de 292,81 \$ pour l'année d'imposition 1989, ainsi que des intérêts afférents, et de tous les intérêts restants pour l'année d'imposition 1990, payés ou à payer par Scott Franko au titre de la partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu*<sup>c</sup>.

#### NOTE EXPLICATIVE

*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le décret accorde remise de l'impôt sur le revenu et de la pénalité pour l'année d'imposition 1989, de l'impôt sur le revenu pour l'année d'imposition 1991 ainsi que des intérêts afférents, payés ou à payer par Scott Franko. Le décret accorde également remise d'une partie de l'impôt sur le revenu pour l'année d'imposition 1990 et de la totalité des intérêts pour cette année, payés ou à payer par Scott Franko.

La remise correspond à l'impôt supplémentaire, à la pénalité et aux intérêts exigés de Scott Franko par suite d'erreurs commises par des fonctionnaires de l'Agence du revenu du Canada.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 24, ss. 7(2)

<sup>b</sup> R.S., c. F-11

<sup>c</sup> R.S., c. 1 (5th Supp.)

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

<sup>b</sup> L.R., ch. F-11

<sup>c</sup> L.R., ch. 1 (5<sup>e</sup> suppl.)



Registration  
SI/2009-120 December 23, 2009

AN ACT TO AMEND THE CRIMINAL CODE (IDENTITY THEFT AND RELATED MISCONDUCT)

**Order Fixing January 8, 2010 as the Date of the Coming into Force of the Act**

P.C. 2009-1999 December 10, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to section 13 of *An Act to amend the Criminal Code (identity theft and related misconduct)*, chapter 28 of the Statutes of Canada, 2009, hereby fixes January 8, 2010 as the day on which that Act comes into force.

**EXPLANATORY NOTE**

*(This note is not part of the Order.)*

The Order fixes January 8, 2010, as the date of coming into force of Bill S-4, *An Act to amend the Criminal Code (identity theft and related misconduct)*, which received Royal Assent on October 22, 2009. The Act amends the *Criminal Code* to provide police and justice officials with important new tools in the fight against identity theft and related criminal conduct. The amendments better protect the public from the growing problem of identity theft and provide the police with the tools they need to help stop these crimes before they are committed.

Specifically, the amendments include a new definition of “identity information” and establish three new offences that target the early stages of identity theft:

- (a) obtaining and possessing identity information of another person with the intent to use the information deceptively, dishonestly or fraudulently in the commission of a crime;
- (b) trafficking in identity information of another person, an offence that targets those who transfer or sell information to another person with knowledge of or recklessness as to the possible criminal use of the information; and
- (c) unlawful possession or trafficking of certain government-issued identity documents relating to another person, either genuine or forged.

These offences all carry a five year maximum term of imprisonment.

Additional amendments clarify and expand on existing offences in the *Criminal Code*. For instance, the amendments:

- (a) complement existing Canada Post offences by creating a new offence of fraudulently redirecting or causing redirection of a person’s mail and a new offence of possessing a counterfeit Canada Post mail key;

Enregistrement  
TR/2009-120 Le 23 décembre 2009

LOI MODIFIANT LE CODE CRIMINEL (VOL D’IDENTITÉ ET INCONDUITES CONNEXES)

**Décret fixant au 8 janvier 2010 la date d’entrée en vigueur de la Loi**

C.P. 2009-1999 Le 10 décembre 2009

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu de l’article 13 de la *Loi modifiant le Code criminel (vol d’identité et inconduites connexes)*, chapitre 28 des Lois du Canada (2009), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 8 janvier 2010 la date d’entrée en vigueur de cette loi.

**NOTE EXPLICATIVE**

*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le décret prévoit que le projet de loi S-4, *Loi modifiant le Code criminel (vol d’identité et inconduites connexes)* qui a reçu la sanction royale le 22 octobre 2009, entrera en vigueur le 8 janvier 2010. Cette loi modifie le *Code criminel* de manière à doter les forces policières et les agents de la paix d’importants nouveaux outils qui permettront de lutter contre le vol d’identité et les inconduites criminelles connexes. Ces modifications assurent une meilleure protection de la population contre le problème croissant du vol d’identité et fournissent aux forces policières les outils nécessaires pour intervenir avant que ces crimes ne se produisent.

Plus particulièrement, les modifications prévoient une nouvelle définition du terme « renseignement identificateur » ainsi que trois nouvelles infractions susceptibles de se produire au stade initial du vol d’identité :

- a) obtenir ou avoir en sa possession des renseignements identificateurs sur une autre personne avec l’intention de les utiliser d’une manière trompeuse, malhonnête ou frauduleuse et de commettre un acte criminel;
- b) faire le trafic de renseignements identificateurs sur une autre personne, une infraction visant celui qui transmet ou vend des renseignements identificateurs sur une autre personne en sachant qu’ils seront possiblement utilisés pour commettre un acte criminel ou en ne se souciant pas de savoir si tel est le cas;
- c) faire le trafic illégal, ou avoir en sa possession illégalement, des pièces d’identité délivrées par le gouvernement qui contiennent des renseignements, authentiques ou non, concernant une autre personne.

Toutes ces infractions sont punissables d’une peine maximale de cinq ans d’emprisonnement.

D’autres modifications précisent et élargissent les infractions déjà prévues au *Code criminel*, notamment :

- a) en créant des infractions complémentaires à celles relatives à la Société canadienne des postes en érigeant en infraction le fait de réexpédier ou de faire réexpédier frauduleusement le courriel d’une personne ou d’avoir en sa possession une copie d’une clé de la Société canadienne des postes;

- (b) complement existing forgery offences by adding new offences for trafficking in forged documents and possessing forged documents with the intent to use them;
- (c) rename the personation offence “identity fraud” and clarify how the offence can be committed; and
- (d) modify the credit card offences to ensure that possession of instruments for copying credit card information is covered.

The amendments also provide a new restitution power so that judges can order that the offender repay the victim the costs associated with rehabilitating their identities.

As with all law reforms, there will be cost implications for training criminal justice personnel and, where offences are committed, for the investigation and prosecution of offences. Where offenders are tried, convicted and sentenced, there will be increased costs to the criminal justice system. It is not possible to assess these costs.

These are new and amended *Criminal Code* provisions that will be enforced in the same manner as other offences by the appropriate law enforcement agency in the province or territory, including municipal police, provincial police or the RCMP. Provinces are responsible for the administration of justice including law enforcement, investigations and prosecutions, and for the administration of sentences under two years. In the Territories, the Public Prosecution Service of Canada is responsible for prosecutions.

b) en créant des infractions complémentaires à la fabrication de faux documents comme le trafic de documents contrefaits ou la possession de documents contrefaits avec l'intention de les utiliser;

c) en renommant l'infraction de supposition de personne qui deviendrait la « fraude d'identité », et en précisant les éléments constitutifs de l'infraction;

d) en modifiant les infractions relatives aux cartes de crédit pour s'assurer que la possession d'instruments utilisés pour copier des données relatives à une carte de crédit est visée.

Les modifications accordent au tribunal un nouveau pouvoir d'ordonner que le contrevenant rembourse à la victime les coûts liés au redressement de ses antécédents en matière de crédit.

Comme dans tous les cas de modifications législatives, la formation du personnel de justice pénale, ainsi que la tenue d'enquêtes et de poursuites liées à la commission d'une infraction, entraîneront des coûts. Il y aura également une augmentation des coûts pour le système de justice pénale du fait qu'un contrevenant a été déclaré coupable à la suite d'un procès et condamné à purger une peine d'emprisonnement. Il est impossible d'évaluer ces coûts.

Ces dispositions du *Code criminel*, nouvelles et modifiées, seront mises en application de la même manière que les autres infractions par l'entremise des organismes d'exécution de la loi compétents dans la province ou le territoire visé, notamment les services de police municipale et provinciale ou la GRC. Les provinces sont responsables de l'administration de la justice, y compris les enquêtes policières et les poursuites, ainsi que l'administration des peines de moins de deux ans. Dans les territoires, le Service des poursuites pénales du Canada se charge des poursuites.

**TABLE OF CONTENTS**    **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Registration No.	P.C. 2009	Department	Name of Statutory Instruments or Other Document	Page
<a href="#">SOR/2009-321</a>	2009-1956	Transport	Domestic Ferries Security Regulations .....	2450
<a href="#">SOR/2009-322</a>	2009-1957	Environment	Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada National Parks Act (Miscellaneous Program) .....	2508
<a href="#">SOR/2009-323</a>	2009-1977	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Electronic Stability Control Systems) .....	2520
<a href="#">SOR/2009-324</a>	2009-1978	Public Works and Government Services	Regulations Amending the Esquimalt Graving Dock Regulations, 1989.....	2535
<a href="#">SOR/2009-325</a>	2009-1979	Transport	Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations.....	2545
<a href="#">SOR/2009-326</a>	2009-1980	Canadian Food Inspection Agency	Regulations Amending and Repealing Certain Regulations made under the Plant Protection Act (Miscellaneous Program) .....	2553
<a href="#">SOR/2009-327</a>	2009-1981	Finance	Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act .....	2559
<a href="#">SOR/2009-328</a>	2009-1982	Fisheries and Oceans	Regulations Amending the Ontario Fishery Regulations, 2007 .....	2564
<a href="#">SOR/2009-329</a>	2009-1983	Transport	Regulations Amending the Pacific Pilotage Regulations .....	2572
<a href="#">SOR/2009-330</a>	2009-1984	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (standards 106, 108, 114, 122 and 217) .....	2580
<a href="#">SOR/2009-331</a>	2009-1985	Justice	Rules Amending the Federal Courts Rules (Summary Judgment and Summary Trial).....	2599
<a href="#">SOR/2009-332</a>	2009-1986	Industry	Order Amending Schedule 2 to the Olympic and Paralympic Marks Act....	2608
<a href="#">SOR/2009-333</a>	2009-1996	Transport	Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996 .....	2618
<a href="#">SOR/2009-334</a>	2009-1997	Veterans Affairs	Regulations Amending the Veterans Health Care Regulations and the Veterans Burial Regulations, 2005 .....	2635
<a href="#">SOR/2009-335</a>	2009-1998	Transport	Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada Post Corporation Act (Miscellaneous Program) .....	2648
<a href="#">SOR/2009-336</a>	2009-2000	Foreign Affairs and International Trade	G8 Summit Privileges and Immunities Order, 2010 .....	2651
<a href="#">SOR/2009-337</a>		Environment	Order 2008-66-04-01 Amending the Domestic Substances List .....	2654
<a href="#">SOR/2009-338</a>		Transport	Regulations Amending the Airport Vehicle Parking Charges Regulations...	2660
<a href="#">SI/2009-116</a>	2009-1958	Human Resources and Skills Development	Order Fixing January 1, 2010 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Budget Implementation Act, 2008 .....	2662
<a href="#">SI/2009-118</a>	2009-1987	Canada Revenue Agency	Jean Fortin Remission Order .....	2663
<a href="#">SI/2009-119</a>	2009-1988	Canada Revenue Agency	Scott Franko Remission Order .....	2664
<a href="#">SI/2009-120</a>	2009-1999	Justice	Order Fixing January 8, 2010 as the Date of the Coming into Force of An Act to amend the Criminal Code (identity theft and related misconduct) .....	2665

INDEX	<b>SOR: Statutory Instruments (Regulations)</b>	Abbreviations: e — erratum n — new r — revises x — revokes			
Regulations Statutes	<b>SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)</b>	Registration No.	Date	Page	Comments
Airport Vehicle Parking Charges Regulations — Regulations Amending ..... Aeronautics Act		<a href="#">SOR/2009-338</a>	10/12/09	2660	
Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996 — Regulations Amending..... Pilotage Act		<a href="#">SOR/2009-333</a>	10/12/09	2618	
Certain Regulations Made Under the Canada National Parks Act (Miscellaneous Program) — Regulations Amending..... Canada National Parks Act		<a href="#">SOR/2009-322</a>	03/12/09	2508	
Certain Regulations Made Under the Canada Post Corporation Act (Miscellaneous Program) — Regulations Amending ..... Canada Post Corporation Act		<a href="#">SOR/2009-335</a>	10/12/09	2648	
Certain Regulations Made Under the Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act — Regulations Amending..... Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act		<a href="#">SOR/2009-327</a>	10/12/09	2559	
Certain Regulations made under the Plant Protection Act (Miscellaneous Program) — Regulations Amending and Repealing..... Plant Protection Act		<a href="#">SOR/2009-326</a>	10/12/09	2553	
Domestic Ferries Security Regulations ..... Marine Transportation Security Act		<a href="#">SOR/2009-321</a>	03/12/09	2450	n
Domestic Substances List — Order 2008-66-04-01 Amending ..... Canadian Environmental Protection Act, 1999		<a href="#">SOR/2009-337</a>	10/12/09	2654	
Esquimalt Graving Dock Regulations, 1989 — Regulations Amending ..... Department of Public Works and Government Services Act		<a href="#">SOR/2009-324</a>	10/12/09	2535	
Federal Courts Rules (Summary Judgment and Summary Trial) — Rules Amending ..... Federal Courts Act		<a href="#">SOR/2009-331</a>	10/12/09	2599	
G8 Summit Privileges and Immunities Order, 2010..... Foreign Missions and International Organizations Act		<a href="#">SOR/2009-336</a>	10/12/09	2651	n
Jean Fortin Remission Order..... Financial Administration Act		<a href="#">SI/2009-118</a>	23/12/09	2663	n
Motor Vehicle Safety Regulations (Electronic Stability Control Systems) — Regulations Amending ..... Motor Vehicle Safety Act		<a href="#">SOR/2009-323</a>	10/12/09	2520	
Motor Vehicle Safety Regulations (standards 106, 108, 114, 122 and 217) — Regulations Amending ..... Motor Vehicle Safety Act		<a href="#">SOR/2009-330</a>	10/12/09	2580	
Ontario Fishery Regulations, 2007 — Regulations Amending ..... Fisheries Act		<a href="#">SOR/2009-328</a>	10/12/09	2564	
Order Fixing January 1, 2010 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act..... Budget Implementation Act, 2008		<a href="#">SI/2009-116</a>	23/12/09	2662	n
Order Fixing January 8, 2010 as the Date of the Coming into Force of the Act..... An Act to amend the Criminal Code (identity theft and related misconduct)		<a href="#">SI/2009-120</a>	23/12/09	2665	n
Pacific Pilotage Regulations — Regulations Amending ..... Pilotage Act		<a href="#">SOR/2009-329</a>	10/12/09	2572	
Pacific Pilotage Tariff Regulations — Regulations Amending ..... Pilotage Act		<a href="#">SOR/2009-325</a>	10/12/09	2545	
Schedule 2 to the Olympic and Paralympic Marks Act — Order Amending ..... Olympic and Paralympic Marks Act		<a href="#">SOR/2009-332</a>	10/12/09	2608	
Scott Franko Remission Order ..... Financial Administration Act		<a href="#">SI/2009-119</a>	23/12/09	2664	n
Veterans Health Care Regulations and the Veterans Burial Regulations, 2005 — Regulations Amending ..... Department of Veterans Affairs Act		<a href="#">SOR/2009-334</a>	10/12/09	2635	

**TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR : Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**

N° d'enregistrement	C.P. 2009	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2009-321	2009-1956	Transports	Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs .....	2450
DORS/2009-322	2009-1957	Environnement	Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les parcs nationaux du Canada .....	2508
DORS/2009-323	2009-1977	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de contrôle électronique de la stabilité).....	2520
DORS/2009-324	2009-1978	Travaux publics et Services gouvernementaux	Règlement modifiant le Règlement de 1989 sur la cale sèche d'Esquimalt.....	2535
DORS/2009-325	2009-1979	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique .....	2545
DORS/2009-326	2009-1980	Agence canadienne des inspections des aliments	Règlement correctif visant la modification et l'abrogation de certains règlements pris en vertu de la Loi sur la protection des végétaux.....	2553
DORS/2009-327	2009-1981	Finances	Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces.....	2559
DORS/2009-328	2009-1982	Pêches et Océans	Règlement modifiant le Règlement de pêche de l'Ontario (2007) .....	2564
DORS/2009-329	2009-1983	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique.....	2572
DORS/2009-330	2009-1984	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 106, 108, 114, 122 et 217) .....	2580
DORS/2009-331	2009-1985	Justice	Règles modifiant les Règles des Cours fédérales (jugement et procès sommaires) .....	2599
DORS/2009-332	2009-1986	Industrie	Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur les marques olympiques et paralympiques.....	2608
DORS/2009-333	2009-1996	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996.....	2618
DORS/2009-334	2009-1997	Anciens Combattants	Règlement modifiant le Règlement sur les soins de santé pour anciens combattants et le Règlement de 2005 sur les sépultures des anciens combattants.....	2635
DORS/2009-335	2009-1998	Transports	Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la Société canadienne des postes.....	2648
DORS/2009-336	2009-2000	Affaires étrangères et Commerce international	Décret de 2010 sur les privilèges et immunités accordés relativement au Sommet du G8 .....	2651
DORS/2009-337		Environnement	Arrêté 2008-66-04-01 modifiant la Liste intérieure .....	2654
DORS/2009-338		Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports .....	2660
TR/2009-116	2009-1958	Ressources humaines et Développement des compétences	Décret fixant au 1 <sup>er</sup> janvier 2010 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi d'exécution du budget de 2008.....	2662
TR/2009-118	2009-1987	Agence du revenu du Canada	Décret de remise visant Jean Fortin .....	2663
TR/2009-119	2009-1988	Agence du revenu du Canada	Décret de remise visant Scott Franko.....	2664
TR/2009-120	2009-1999	Justice	Décret fixant au 8 janvier 2010 la date d'entrée en vigueur de la Loi modifiant le Code criminel (vol d'identité et infractions connexes).....	2665

**INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)****TR : Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations : e — erratum  
 n — nouveau  
 r — revise  
 x — abroge

Règlements Lois	N <sup>o</sup> d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Annexe 2 de la Loi sur les marques olympiques et paralympiques — Décret modifiant ..... Marques olympiques et paralympiques (Loi)	<a href="#">DORS/2009-332</a>	10/12/09	2608	
Cale sèche d'Esquimalt — Règlement modifiant le Règlement de 1989 ..... Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (Loi)	<a href="#">DORS/2009-324</a>	10/12/09	2535	
Certains règlements pris en vertu de la Loi sur la Société canadienne des postes — Règlement correctif visant ..... Société canadienne des postes (Loi)	<a href="#">DORS/2009-335</a>	10/12/09	2648	
Certains règlements pris en vertu de la Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces — Règlement modifiant..... Arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces (Loi)	<a href="#">DORS/2009-327</a>	10/12/09	2559	
Certains règlements pris en vertu de la Loi sur les parcs nationaux du Canada — Règlement correctif visant ..... Parcs nationaux du Canada (Loi)	<a href="#">DORS/2009-322</a>	03/12/09	2508	
Cours fédérales (jugement et procès sommaires) — Règles modifiant les Règles .... Cours fédérales (Loi)	<a href="#">DORS/2009-331</a>	10/12/09	2599	
Décret fixant au 1 <sup>er</sup> janvier 2010 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi ..... Exécution du budget de 2008 (Loi)	<a href="#">TR/2009-116</a>	23/12/09	2662	n
Décret fixant au 8 janvier 2010 la date d'entrée en vigueur de la Loi ..... Loi modifiant le Code criminel (vol d'identité et inconduites connexes)	<a href="#">TR/2009-120</a>	23/12/09	2665	n
Jean Fortin — Décret de remise visant..... Gestion des finances publiques (Loi)	<a href="#">TR/2009-118</a>	23/12/09	2663	n
Liste intérieure — Arrêté 2008-66-04-01 modifiant..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	<a href="#">DORS/2009-337</a>	10/12/09	2654	
Modification et l'abrogation de certains règlements pris en vertu de la Loi sur la protection des végétaux — Règlement correctif visant..... Protection des végétaux (Loi)	<a href="#">DORS/2009-326</a>	10/12/09	2553	
Pêche de l'Ontario (2007) — Règlement modifiant le Règlement ..... Pêches (Loi)	<a href="#">DORS/2009-328</a>	10/12/09	2564	
Pilotage dans la région du Pacifique — Règlement modifiant le Règlement ..... Pilotage (Loi)	<a href="#">DORS/2009-329</a>	10/12/09	2572	
Privilèges et immunités accordés relativement au Sommet des G8 — Décret de 2010..... Missions étrangères et les organisations internationales (Loi)	<a href="#">DORS/2009-336</a>	10/12/09	2651	n
Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports — Règlement modifiant le Règlement ..... Aéronautique (Loi)	<a href="#">DORS/2009-338</a>	10/12/09	2660	
Scott Franko — Décret de remise visant ..... Gestion des finances publiques (Loi)	<a href="#">TR/2009-119</a>	23/12/09	2664	n
Sécurité des véhicules automobiles (normes 106, 108, 114, 122 et 217) — Règlement modifiant le Règlement ..... Sécurité automobile (Loi)	<a href="#">DORS/2009-330</a>	10/12/09	2580	
Sécurité des véhicules automobiles (systèmes de contrôle électronique de la stabilité) — Règlement modifiant le Règlement..... Sécurité automobile (Loi)	<a href="#">DORS/2009-323</a>	10/12/09	2520	
Soins de santé pour anciens combattants et le Règlement de 2005 sur les sépultures des anciens combattants — Règlement modifiant le Règlement..... Ministère des Anciens Combattants (Loi)	<a href="#">DORS/2009-334</a>	10/12/09	2635	
Sûreté des traversiers intérieurs — Règlement..... Sûreté du transport maritime (Loi)	<a href="#">DORS/2009-321</a>	03/12/09	2450	n
Tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996 — Règlement modifiant le Règlement..... Pilotage (Loi)	<a href="#">DORS/2009-333</a>	10/12/09	2618	

**INDEX** (*suite*)

Règlements Lois	N° d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique — Règlement modifiant le Règlement..... Pilotage (Loi)	<a href="#">DORS/2009-325</a>	10/12/09	2545	



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Government of Canada Publications  
Public Works and Government Services  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Publications du gouvernement du Canada  
Travaux publics et Services gouvernementaux  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S5