

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JUNE 15, 2019

OTTAWA, LE SAMEDI 15 JUIN 2019

Notice to Readers

The *Canada Gazette* is published under the authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 9, 2019, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the [Canada Gazette website](#). The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the [Parliament of Canada website](#).

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

Bilingual texts received as late as six working days before the requested Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Avis au lecteur

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 9 janvier 2019 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le [site Web de la Gazette du Canada](#). La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le [site Web du Parlement du Canada](#).

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

Un texte bilingue reçu au plus tard six jours ouvrables avant la date de parution demandée paraîtra, le temps et autres ressources le permettant, le samedi visé.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l'adresse TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

TABLE OF CONTENTS

Government notices	2590
Appointment opportunities	2626
Parliament	
House of Commons	2630
Bills assented to	2630
Office of the Chief Electoral Officer	2631
Commissions	2632
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	2639
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Orders in Council	2640
Proposed regulations	2645
(including amendments to existing regulations)	
Index	2910
Supplements	
Department of the Environment	

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement	2590
Possibilités de nominations	2626
Parlement	
Chambre des communes	2630
Projets de loi sanctionnés	2630
Bureau du directeur général des élections ...	2631
Commissions	2632
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	2639
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Décrets	2640
Règlements projetés	2645
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	2912
Suppléments	
Ministère de l'Environnement	

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION
ACT, 1999***Interim Order Modifying the Operation of the
Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas
Emission Regulations (Trailer Standards)*

Whereas certain provisions of part 1037 of title 40 of the United States *Code of Federal Regulations* correspond to certain provisions of the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*^a;

And whereas certain provisions of those *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*^a are inconsistent with Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, of the *Code of Federal Regulations* because of the stay of the operation of the emission provisions for trailers — namely, the greenhouse gas emission standards for trailers, at 40 *Code of Federal Regulations* section 1037.107, and the other provisions in 40 *Code of Federal Regulations* Part 1037 that are contained in the Final Rule of United States' Environmental Protection Agency, published in October 2016 in volume 81 of the *Federal Register* of the United States, at page 73,478, to the extent that they apply to trailers or trailer manufacturers — that was granted by the U.S. Court of Appeals for the District of Columbia Circuit, on October 27, 2017, in the case of *Truck Trailer Manufacturers Association Inc. v the United States Environmental Protection Agency, and al.* (Case No. 16-1430, consolidated with No. 16-1447);

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 163(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, makes the annexed *Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards)*.

Gatineau, May 27, 2019

Catherine McKenna
Minister of the Environment

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (1999)***Arrêté d'urgence modifiant l'application du
Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre
des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes
pour les remorques)*

Attendu que certaines dispositions de la partie 1037 du titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis correspondent à certaines dispositions du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*^a;

Attendu que certaines dispositions du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*^a sont incompatibles avec la partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du *Code of Federal Regulations* étant donné la suspension de l'application des dispositions s'appliquant aux remorques — en l'occurrence, les normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les remorques prévues à l'article 1037.107 du titre 40 du *Code of Federal Regulations* ainsi que les autres dispositions de la Partie 1037 du titre 40 du *Code of Federal Regulations* prévues dans la règle finale prise par l'Environmental Protection Agency des États-Unis publiée en octobre 2016 dans le volume 81 du *Federal Register* des États-Unis, à la page 73 478, dans la mesure où elles s'appliquent aux remorques ou au fabricant de remorques — ordonnée par la Cour d'appel pour le circuit du district de Columbia, le 27 octobre 2017, dans l'affaire *Truck Trailer Manufacturers Association Inc. v. the United States Environmental Protection Agency, and al.* (dossier numéro 16-1430, consolidé avec numéro 16-1447);

À ces causes, en vertu du paragraphe 163(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, la ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques)*, ci-après.

Gatineau, le 27 mai 2019

La ministre de l'Environnement
Catherine McKenna

^a SOR/2013-24

^b S.C. 1999, c. 33

^a DORS/2013-24

^b L.C. 1999, ch. 33

Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards)

January 1, 2020

1 Despite any provision of the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*, those Regulations do not apply to trailers on and after January 1, 2020.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Interim Order.)

The Order approves the *Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* made by the Minister of the Environment on May 27, 2019. Without this approval, the *Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* would, in accordance with subsection 163(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, cease to have effect 14 days after it was made. As a result of this approval, the *Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* will, in accordance with subsection 163(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, cease to have effect on the day it is repealed, the day on which regulations having the same effect come into force or one year after the order is made, whichever is earlier.

[24-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Ministerial Condition No. 19921

Ministerial condition

(Paragraph 84(1)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) have assessed information pertaining to the substance amides, tall-oil fatty, N-[3-(dimethylamino)propyl], Chemical Abstracts Service Registry No. 68650-79-3;

Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques)

1^{er} janvier 2020

1 Malgré les dispositions du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*, ce règlement ne s'applique pas aux remorques le 1^{er} janvier 2020 et les jours suivants cette date.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie de l'Arrêté d'urgence.)

Le décret approuve l'Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs pris par le ministre de l'Environnement le 27 mai 2019. Sans cette approbation, cet arrêté cesserait d'avoir effet, conformément au paragraphe 163(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, quatorze jours après sa prise. En conséquence de l'approbation, il cessera d'avoir effet, conformément au paragraphe 163(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, un an après sa prise ou, si elle est antérieure, à la date de son abrogation ou à l'entrée en vigueur d'un règlement ayant le même effet.

[24-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Condition ministérielle n° 19921

Condition ministérielle

[Alinéa 84(1)(a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) ont évalué les renseignements dont elles disposent concernant la substance amides gras de tallöl, N-[3-(diméthylamino)propylés], numéro d'enregistrement 68650-79-3 du Chemical Abstracts Service;

And whereas the ministers suspect that the substance is toxic or capable of becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Act),

The Minister of the Environment, pursuant to paragraph 84(1)(a) of the Act, hereby permits the manufacture or import of the substance in accordance with the conditions of the following annex.

Nancy Hamzawi

Assistant Deputy Minister
Science and Technology Branch
On behalf of the Minister of the Environment

ANNEX

Conditions

(Paragraph 84(1)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

1. The following definitions apply in these ministerial conditions:

“engineered hazardous waste landfill facility” means a facility that is part of an overall integrated hazardous waste management system where wastes that do not require additional treatment or processing are sent and where hazardous materials are confined or controlled for the duration of their effective contaminating lifespan;

“notifier” means the person who has, on February 28, 2019, provided to the Minister of the Environment the prescribed information concerning the substance, in accordance with subsection 81(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

“substance” means amides, tall-oil fatty, N-[3-(dimethylamino)propyl], Chemical Abstracts Service Registry No. 68650-79-3; and

“waste” means the effluents that result from rinsing equipment or vessels used for the substance, disposable vessels used for the substance, any spillage that contains the substance, the process effluents that contain the substance, and any residual quantity of the substance in any equipment or vessel.

2. The notifier may manufacture or import the substance in accordance with the present ministerial conditions.

Attendu que les ministres soupçonnent que la substance est effectivement ou potentiellement toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [la Loi],

Par les présentes, la ministre de l'Environnement, en vertu de l'alinéa 84(1)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, autorise la fabrication ou l'importation de la substance aux conditions énoncées à l'annexe ci-après.

La sous-ministre adjointe
Direction générale des sciences et de la technologie

Nancy Hamzawi

Au nom de la ministre de l'Environnement

ANNEXE

Conditions

[Alinéa 84(1)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

1. Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes conditions ministérielles :

« déchets » s'entend des effluents générés par le rinçage de l'équipement ou des contenants utilisés pour la substance, des contenants jetables utilisés pour la substance, de toute quantité de la substance déversée accidentellement, des effluents des procédés contenant la substance ainsi que de toute quantité résiduelle de la substance sur tout équipement ou dans tout contenant;

« déclarant » s'entend de la personne qui, le 28 février 2019, a fourni à la ministre de l'Environnement les renseignements réglementaires concernant la substance conformément au paragraphe 81(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

« site d'enfouissement technique de déchets dangereux » s'entend d'une installation qui fait partie d'un système global intégré de gestion des déchets dangereux, où sont envoyés les déchets qui ne nécessitent pas de traitement supplémentaire et qui assure le confinement ou le contrôle des matières dangereuses jusqu'à ce qu'elles cessent de poser des risques de contamination;

« substance » s'entend de la substance amides gras de tallöl, N-[3-(diméthylamino)propylés], numéro d'enregistrement 68650-79-3 du Chemical Abstracts Service.

2. Le déclarant peut fabriquer ou importer la substance conformément aux présentes conditions ministérielles.

Restrictions

3. The notifier may import the substance only to incorporate it as a component of asphalt or bitumen emulsions.

4. The notifier shall transfer the physical possession or control of the substance only to a person who will use it in accordance with item 3.

5. At least 120 days prior to beginning manufacturing the substance in Canada, the notifier shall inform the Minister of the Environment, in writing, and provide the following information:

(a) the information specified in paragraph 7(a) of Schedule 4 to the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* [the Regulations];

(b) the address of the manufacturing facility within Canada;

(c) the information specified in paragraphs 8(a) to (e), item 9 and paragraph 10(b) of Schedule 5 to those Regulations; and

(d) the following information related to the manufacturing of the substance in Canada:

(i) a brief description of the manufacturing process that details the precursors of the substance, the reaction stoichiometry and the nature (batch or continuous) and scale of the process,

(ii) a flow diagram of the manufacturing process that includes features such as process tanks, holding tanks and distillation towers, and

(iii) a brief description of the major steps in manufacturing operations, the chemical conversions, the points of entry of all feedstock and the points of release of substances, and the processes to eliminate environmental release.

Disposal of the substance

6. The notifier or the person to whom the substance has been transferred must

(a) thoroughly rinse any containers and transportation vessels that contained the substance prior to their reconditioning and

(i) incorporate the rinsate as a component of asphalt or bitumen emulsions, or

(ii) destroy or dispose of the rinsate as waste in accordance with subparagraph (b)(i) or (ii); or

Restrictions

3. Le déclarant peut importer la substance uniquement afin de l'incorporer comme ingrédient d'émulsions d'asphalte ou de bitume.

4. Le déclarant transfère la possession matérielle ou le contrôle de la substance uniquement à la personne qui l'utilisera conformément à l'article 3.

5. Au moins 120 jours avant que la substance soit fabriquée au Canada, le déclarant informe par écrit la ministre de l'Environnement et lui fournit les renseignements suivants :

a) les renseignements prévus à l'alinéa 7a) de l'annexe 4 du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* [Règlement];

b) l'adresse du site de fabrication au Canada;

c) les renseignements prévus aux alinéas 8a) à e), à l'article 9 et à l'alinéa 10b) de l'annexe 5 de ce règlement;

d) les renseignements suivants relatifs aux processus de fabrication de la substance au Canada :

(i) une courte description du processus de fabrication indiquant en détail les précurseurs de la substance, la stoechiométrie de la réaction, ainsi que la nature (par lots ou en continu) et l'échelle du procédé,

(ii) un diagramme du processus de fabrication montrant entre autres les réservoirs de traitement, les réservoirs de rétention et les tours de distillation,

(iii) une courte description des principales étapes des opérations de fabrication, des conversions chimiques, des points d'entrée de toutes les matières de base, des points de rejet de la substance et des processus d'élimination des rejets environnementaux.

Élimination de la substance

6. Le déclarant ou la personne à qui la substance a été transférée doit :

a) rincer à fond les conteneurs et contenants utilisés pour le transport de la substance avant leur réutilisation et :

(i) soit incorporer les effluents provenant du rinçage comme un ingrédient d'émulsions d'asphalte ou de bitume,

(ii) soit détruire ou éliminer les effluents provenant du rinçage en tant que déchets conformément aux sous-alinéas b)(i) ou (ii);

(b) destroy or dispose of any waste and containers and transportation vessels that contained the substance that are not reconditioned in the following manner:

- (i) incinerate them in accordance with the laws of the jurisdiction where the disposal facility is located, or
- (ii) deposit them in an engineered hazardous waste landfill facility, in accordance with the laws of the jurisdiction where the landfill is located.

Environmental release

7. Where any release of the substance or waste to the environment occurs, the person who has the physical possession or control of the substance or waste shall immediately take all measures necessary to prevent any further release, and to limit the dispersion of any release. Furthermore, the person shall as soon as possible in the circumstances, inform the Minister of the Environment by contacting an enforcement officer designated under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Record-keeping requirements

8. (1) The notifier shall maintain electronic or paper records, with any documentation supporting the validity of the information contained in these records, indicating

- (a) the use of the substance;
- (b) the quantity of the substance that the notifier manufactures, imports, purchases, sells and uses;
- (c) the name and address of each person to whom the notifier transfers the physical possession or control of the substance; and
- (d) the name and address of each person in Canada who has disposed of the substance, waste or containers or transportation vessels that contained the substance for the notifier, the method used to do so, and the quantities of the substance, waste or containers or transportation vessels shipped to that person.

(2) The notifier shall maintain the electronic or paper records mentioned in subsection (1) at their principal place of business in Canada, or at the principal place of business in Canada of their representative, for a period of at least five years after they are made.

Other requirements

9. The notifier shall inform any person to whom they transfer the physical possession or control of the substance, waste or containers or transportation vessels that contained the substance, in writing, of the terms of the

b) détruire ou éliminer les déchets ainsi que les conteneurs et contenants utilisés pour le transport de la substance qui ne seront pas réutilisés de la manière suivante :

- (i) soit en les incinérant conformément aux lois applicables au lieu où est située l'installation d'élimination,
- (ii) soit en les enfouissant dans un site d'enfouissement technique de déchets dangereux, conformément aux lois applicables dans ce lieu.

Rejet environnemental

7. Si un rejet de la substance ou de déchets dans l'environnement se produit, la personne qui a la possession matérielle ou le contrôle de la substance ou des déchets prend immédiatement toutes les mesures appropriées pour prévenir tout rejet additionnel et pour en limiter la dispersion. De plus, la personne doit en aviser, dans les meilleurs délais possible selon les circonstances, la ministre de l'Environnement en communiquant avec un agent de l'autorité désigné en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

Exigences en matière de tenue de registres

8. (1) Le déclarant tient des registres papier ou électroniques, accompagnés de toute documentation validant l'information qu'ils contiennent, indiquant :

- a) l'utilisation de la substance;
- b) les quantités de la substance que le déclarant fabrique, importe, achète, vend et utilise;
- c) le nom et l'adresse de chaque personne à qui le déclarant transfère la possession matérielle ou le contrôle de la substance;
- d) le nom et l'adresse de chaque personne, au Canada, qui a éliminé pour le déclarant la substance, les déchets ou les conteneurs ou contenants utilisés pour le transport de la substance, la méthode utilisée pour ce faire et les quantités de substance, de déchets ou de conteneurs ou contenants qui ont été expédiées à cette personne.

(2) Le déclarant conserve les registres papier ou électroniques tenus conformément au paragraphe (1) à son établissement principal au Canada ou à celui de son représentant au Canada pour une période d'au moins cinq ans après leur création.

Autres exigences

9. Le déclarant informe par écrit toute personne à qui il transfère la possession matérielle ou le contrôle de la substance, de déchets ou de conteneurs ou contenants utilisés pour le transport de la substance de l'existence des

present ministerial conditions. The notifier shall obtain, prior to the first transfer of the substance, waste or containers or transportation vessels, written confirmation from this person that they were informed of the terms of the present ministerial conditions. This written confirmation shall be maintained at the principal place of business in Canada of the notifier or of their representative in Canada for a period of at least five years from the day it was received.

Coming into force

10. The present ministerial conditions come into force on June 6, 2019.

[24-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Ministerial Condition No. 19925

Ministerial condition

(Paragraph 84(1)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) have assessed information pertaining to the substance amides, tall-oil fatty, N-[3-(dimethylamino)propyl], Chemical Abstracts Service Registry No. 68650-79-3;

And whereas the ministers suspect that the substance is toxic or capable of becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Act),

The Minister of the Environment, pursuant to paragraph 84(1)(a) of the Act, hereby permits the manufacture or import of the substance in accordance with the conditions of the following annex.

Nancy Hamzawi

Assistant Deputy Minister
Science and Technology Branch

On behalf of the Minister of the Environment

présentes conditions ministérielles et exige de cette personne, avant le premier transfert de la substance, de déchets ou de conteneurs ou contenants utilisés pour le transport de la substance, une déclaration écrite indiquant qu'elle a été informée de l'existence des présentes conditions ministérielles. Le déclarant conserve cette déclaration à son établissement principal au Canada ou à celui de son représentant au Canada pour une période d'au moins cinq ans après sa réception.

Entrée en vigueur

10. Les présentes conditions ministérielles entrent en vigueur le 6 juin 2019.

[24-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Condition ministérielle n° 19925

Condition ministérielle

[Alinéa 84(1)a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) ont évalué les renseignements dont elles disposent concernant la substance amides gras de tallöl, N-[3-(diméthylamino)propylés], numéro d'enregistrement 68650-79-3 du Chemical Abstracts Service;

Attendu que les ministres soupçonnent que la substance est effectivement ou potentiellement toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [la Loi],

Par les présentes, la ministre de l'Environnement, en vertu de l'alinéa 84(1)a de la Loi, autorise la fabrication ou l'importation de la substance aux conditions énoncées à l'annexe ci-après.

La sous-ministre adjointe

Direction générale des sciences et de la technologie

Nancy Hamzawi

Au nom de la ministre de l'Environnement

ANNEX**Conditions**

(Paragraph 84(1)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

1. The following definitions apply in these ministerial conditions:

“engineered hazardous waste landfill facility” means a facility that is part of an overall integrated hazardous waste management system where wastes that do not require additional treatment or processing are sent and where hazardous materials are confined or controlled for the duration of their effective contaminating lifespan;

“notifier” means the person who has, on March 3, 2019, provided to the Minister of the Environment the prescribed information concerning the substance, in accordance with subsection 81(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

“substance” means amides, tall-oil fatty, N-[3-(dimethylamino)propyl], Chemical Abstracts Service Registry No. 68650-79-3; and

“waste” means the effluents that result from rinsing equipment or vessels used for the substance, disposable vessels used for the substance, any spillage that contains the substance, the process effluents that contain the substance, and any residual quantity of the substance in any equipment or vessel.

2. The notifier may manufacture or import the substance in accordance with the present ministerial conditions.

Restrictions

3. The notifier may import the substance only to incorporate it as a component of asphalt or bitumen emulsions.

4. The notifier shall transfer the physical possession or control of the substance only to a person who will use it in accordance with item 3.

5. At least 120 days prior to beginning manufacturing the substance in Canada, the notifier shall inform the Minister of the Environment, in writing, and provide the following information:

(a) the information specified in paragraph 7(a) of Schedule 4 to the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* [the Regulations];

(b) the address of the manufacturing facility within Canada;

ANNEXE**Conditions**

[Alinéa 84(1)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

1. Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes conditions ministérielles :

« déchets » s'entend des effluents générés par le rinçage de l'équipement ou des contenants utilisés pour la substance, des contenants jetables utilisés pour la substance, de toute quantité de la substance déversée accidentellement, des effluents des procédés contenant la substance ainsi que de toute quantité résiduelle de la substance sur tout équipement ou dans tout contenant;

« déclarant » s'entend de la personne qui, le 3 mars 2019, a fourni à la ministre de l'Environnement les renseignements réglementaires concernant la substance conformément au paragraphe 81(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

« site d'enfouissement technique de déchets dangereux » s'entend d'une installation qui fait partie d'un système global intégré de gestion des déchets dangereux, où sont envoyés les déchets qui ne nécessitent pas de traitement supplémentaire et qui assure le confinement ou le contrôle des matières dangereuses jusqu'à ce qu'elles cessent de poser des risques de contamination;

« substance » s'entend de la substance amides gras de tallöl, N-[3-(diméthylamino)propylés], numéro d'enregistrement 68650-79-3 du Chemical Abstracts Service.

2. Le déclarant peut fabriquer ou importer la substance conformément aux présentes conditions ministérielles.

Restrictions

3. Le déclarant peut importer la substance uniquement afin de l'incorporer comme ingrédient d'émulsions d'asphalte ou de bitume.

4. Le déclarant transfère la possession matérielle ou le contrôle de la substance uniquement à la personne qui l'utilisera conformément à l'article 3.

5. Au moins 120 jours avant que la substance soit fabriquée au Canada, le déclarant informe par écrit la ministre de l'Environnement et lui fournit les renseignements suivants :

a) les renseignements prévus à l'alinéa 7a) de l'annexe 4 du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* [Règlement];

b) l'adresse du site de fabrication au Canada;

(c) the information specified in paragraphs 8(a) to (e), item 9 and paragraph 10(b) of Schedule 5 to those Regulations; and

(d) the following information related to the manufacturing of the substance in Canada:

(i) a brief description of the manufacturing process that details the precursors of the substance, the reaction stoichiometry and the nature (batch or continuous) and scale of the process,

(ii) a flow diagram of the manufacturing process that includes features such as process tanks, holding tanks and distillation towers, and

(iii) a brief description of the major steps in manufacturing operations, the chemical conversions, the points of entry of all feedstock and the points of release of substances, and the processes to eliminate environmental release.

Disposal of the substance

6. The notifier or the person to whom the substance has been transferred must

(a) thoroughly rinse any containers and transportation vessels that contained the substance prior to their reconditioning and

(i) incorporate the rinsate as a component of asphalt or bitumen emulsions, or

(ii) destroy or dispose of the rinsate as waste in accordance with subparagraph (b)(i) or (ii); or

(b) destroy or dispose of any waste and containers and transportation vessels that contained the substance that are not reconditioned in the following manner:

(i) incinerate them in accordance with the laws of the jurisdiction where the disposal facility is located, or

(ii) deposit them in an engineered hazardous waste landfill facility, in accordance with the laws of the jurisdiction where the landfill is located.

Environmental release

7. Where any release of the substance or waste to the environment occurs, the person who has the physical possession or control of the substance or waste shall immediately take all measures necessary to prevent any further release, and to limit the dispersion of any release. Furthermore, the person shall as soon as possible in the

c) les renseignements prévus aux alinéas 8a) à e), à l'article 9 et à l'alinéa 10b) de l'annexe 5 de ce règlement;

d) les renseignements suivants relatifs aux processus de fabrication de la substance au Canada :

(i) une courte description du processus de fabrication indiquant en détail les précurseurs de la substance, la stoechiométrie de la réaction, ainsi que la nature (par lots ou en continu) et l'échelle du procédé,

(ii) un diagramme du processus de fabrication montrant entre autres les réservoirs de traitement, les réservoirs de rétention et les tours de distillation,

(iii) une courte description des principales étapes des opérations de fabrication, des conversions chimiques, des points d'entrée de toutes les matières de base, des points de rejet de la substance et des processus d'élimination des rejets environnementaux.

Élimination de la substance

6. Le déclarant ou la personne à qui la substance a été transférée doit :

a) rincer à fond les conteneurs et contenants utilisés pour le transport de la substance avant leur réutilisation et :

(i) soit incorporer les effluents provenant du rinçage comme un ingrédient d'émulsions d'asphalte ou de bitume,

(ii) soit détruire ou éliminer les effluents provenant du rinçage en tant que déchets conformément aux sous-alinéas b)(i) ou (ii);

b) détruire ou éliminer les déchets ainsi que les conteneurs et contenants utilisés pour le transport de la substance qui ne seront pas réutilisés de la manière suivante :

(i) soit en les incinérant conformément aux lois applicables au lieu où est située l'installation d'élimination,

(ii) soit en les enfouissant dans un site d'enfouissement technique de déchets dangereux, conformément aux lois applicables dans ce lieu.

Rejet environnemental

7. Si un rejet de la substance ou de déchets dans l'environnement se produit, la personne qui a la possession matérielle ou le contrôle de la substance ou des déchets prend immédiatement toutes les mesures appropriées pour prévenir tout rejet additionnel et pour en limiter la dispersion. De plus, la personne doit en aviser, dans les

circumstances, inform the Minister of the Environment by contacting an enforcement officer designated under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Record-keeping requirements

8. (1) The notifier shall maintain electronic or paper records, with any documentation supporting the validity of the information contained in these records, indicating

- (a) the use of the substance;
- (b) the quantity of the substance that the notifier manufactures, imports, purchases, sells and uses;
- (c) the name and address of each person to whom the notifier transfers the physical possession or control of the substance; and
- (d) the name and address of each person in Canada who has disposed of the substance, waste or containers or transportation vessels that contained the substance for the notifier, the method used to do so, and the quantities of the substance, waste or containers or transportation vessels shipped to that person.

(2) The notifier shall maintain the electronic or paper records mentioned in subsection (1) at their principal place of business in Canada, or at the principal place of business in Canada of their representative, for a period of at least five years after they are made.

Other requirements

9. The notifier shall inform any person to whom they transfer the physical possession or control of the substance, waste or containers or transportation vessels that contained the substance, in writing, of the terms of the present ministerial conditions. The notifier shall obtain, prior to the first transfer of the substance, waste or containers or transportation vessels, written confirmation from this person that they were informed of the terms of the present ministerial conditions. This written confirmation shall be maintained at the principal place of business in Canada of the notifier or of their representative in Canada for a period of at least five years from the day it was received.

Coming into force

10. The present ministerial conditions come into force on June 6, 2019.

meilleurs délais possible selon les circonstances, la ministre de l'Environnement en communiquant avec un agent de l'autorité désigné en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

Exigences en matière de tenue de registres

8. (1) Le déclarant tient des registres papier ou électroniques, accompagnés de toute documentation validant l'information qu'ils contiennent, indiquant :

- a) l'utilisation de la substance;
- b) les quantités de la substance que le déclarant fabrique, importe, achète, vend et utilise;
- c) le nom et l'adresse de chaque personne à qui le déclarant transfère la possession matérielle ou le contrôle de la substance;
- d) le nom et l'adresse de chaque personne, au Canada, qui a éliminé pour le déclarant la substance, les déchets ou les conteneurs ou contenants utilisés pour le transport de la substance, la méthode utilisée pour ce faire et les quantités de substance, de déchets ou de conteneurs ou contenants qui ont été expédiées à cette personne.

(2) Le déclarant conserve les registres papier ou électroniques tenus conformément au paragraphe (1) à son établissement principal au Canada ou à celui de son représentant au Canada pour une période d'au moins cinq ans après leur création.

Autres exigences

9. Le déclarant informe par écrit toute personne à qui il transfère la possession matérielle ou le contrôle de la substance, de déchets ou de conteneurs ou contenants utilisés pour le transport de la substance de l'existence des présentes conditions ministérielles et exige de cette personne, avant le premier transfert de la substance, de déchets ou de conteneurs ou contenants utilisés pour le transport de la substance, une déclaration écrite indiquant qu'elle a été informée de l'existence des présentes conditions ministérielles. Le déclarant conserve cette déclaration à son établissement principal au Canada ou à celui de son représentant au Canada pour une période d'au moins cinq ans après sa réception.

Entrée en vigueur

10. Les présentes conditions ministérielles entrent en vigueur le 6 juin 2019.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Ministerial Condition No. 19927***Ministerial condition**(Paragraph 84(1)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) have assessed information pertaining to the substance amides, tall-oil fatty, N-[3-(dimethylamino)propyl], Chemical Abstracts Service Registry No. 68650-79-3;

And whereas the ministers suspect that the substance is toxic or capable of becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Act),

The Minister of the Environment, pursuant to paragraph 84(1)(a) of the Act, hereby permits the manufacture or import of the substance in accordance with the conditions of the following annex.

Nancy Hamzawi

Assistant Deputy Minister
Science and Technology Branch

On behalf of the Minister of the Environment

ANNEX**Conditions**(Paragraph 84(1)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

1. The following definitions apply in these ministerial conditions:

“engineered hazardous waste landfill facility” means a facility that is part of an overall integrated hazardous waste management system where wastes that do not require additional treatment or processing are sent and where hazardous materials are confined or controlled for the duration of their effective contaminating lifespan;

“notifier” means the person who has, on March 5, 2019, provided to the Minister of the Environment the prescribed information concerning the substance, in accordance with subsection 81(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

“substance” means amides, tall-oil fatty, N-[3-(dimethylamino)propyl], Chemical Abstracts Service Registry No. 68650-79-3; and

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)***Condition ministérielle n° 19927***Condition ministérielle**[Alinéa 84(1)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) ont évalué les renseignements dont elles disposent concernant la substance amides gras de tallöl, N-[3-(diméthylamino)propylés], numéro d'enregistrement 68650-79-3 du Chemical Abstracts Service;

Attendu que les ministres soupçonnent que la substance est effectivement ou potentiellement toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [la Loi],

Par les présentes, la ministre de l'Environnement, en vertu de l'alinéa 84(1)a) de la Loi, autorise la fabrication ou l'importation de la substance aux conditions énoncées à l'annexe ci-après.

La sous-ministre adjointe

Direction générale des sciences et de la technologie

Nancy Hamzawi

Au nom de la ministre de l'Environnement

ANNEXE**Conditions**[Alinéa 84(1)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

1. Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes conditions ministérielles :

« déchets » s'entend des effluents générés par le rinçage de l'équipement ou des contenants utilisés pour la substance, des contenants jetables utilisés pour la substance, de toute quantité de la substance déversée accidentellement, des effluents des procédés contenant la substance ainsi que de toute quantité résiduelle de la substance sur tout équipement ou dans tout contenant;

« déclarant » s'entend de la personne qui, le 5 mars 2019, a fourni à la ministre de l'Environnement les renseignements réglementaires concernant la substance conformément au paragraphe 81(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

« site d'enfouissement technique de déchets dangereux » s'entend d'une installation qui fait partie d'un système

“waste” means the effluents that result from rinsing equipment or vessels used for the substance, disposable vessels used for the substance, any spillage that contains the substance, the process effluents that contain the substance, and any residual quantity of the substance in any equipment or vessel.

2. The notifier may manufacture or import the substance in accordance with the present ministerial conditions.

Restrictions

3. The notifier may import the substance only to incorporate it as a component of asphalt or bitumen emulsions.

4. The notifier shall transfer the physical possession or control of the substance only to a person who will use it in accordance with item 3.

5. At least 120 days prior to beginning manufacturing the substance in Canada, the notifier shall inform the Minister of the Environment, in writing, and provide the following information:

(a) the information specified in paragraph 7(a) of Schedule 4 to the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* [the Regulations];

(b) the address of the manufacturing facility within Canada;

(c) the information specified in paragraphs 8(a) to (e), item 9 and paragraph 10(b) of Schedule 5 to those Regulations; and

(d) the following information related to the manufacturing of the substance in Canada:

(i) a brief description of the manufacturing process that details the precursors of the substance, the reaction stoichiometry and the nature (batch or continuous) and scale of the process,

(ii) a flow diagram of the manufacturing process that includes features such as process tanks, holding tanks and distillation towers, and

(iii) a brief description of the major steps in manufacturing operations, the chemical conversions, the points of entry of all feedstock and the points of release of substances, and the processes to eliminate environmental release.

global intégré de gestion des déchets dangereux, où sont envoyés les déchets qui ne nécessitent pas de traitement supplémentaire et qui assure le confinement ou le contrôle des matières dangereuses jusqu'à ce qu'elles cessent de poser des risques de contamination;

« substance » s'entend de la substance amides gras de tallöl, N-[3-(diméthylamino)propylés], numéro d'enregistrement 68650-79-3 du Chemical Abstracts Service.

2. Le déclarant peut fabriquer ou importer la substance conformément aux présentes conditions ministérielles.

Restrictions

3. Le déclarant peut importer la substance uniquement afin de l'incorporer comme ingrédient d'émulsions d'asphalte ou de bitume.

4. Le déclarant transfère la possession matérielle ou le contrôle de la substance uniquement à la personne qui l'utilisera conformément à l'article 3.

5. Au moins 120 jours avant que la substance soit fabriquée au Canada, le déclarant informe par écrit la ministre de l'Environnement et lui fournit les renseignements suivants :

a) les renseignements prévus à l'alinéa 7a) de l'annexe 4 du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* [Règlement];

b) l'adresse du site de fabrication au Canada;

c) les renseignements prévus aux alinéas 8a) à e), à l'article 9 et à l'alinéa 10b) de l'annexe 5 de ce règlement;

d) les renseignements suivants relatifs aux processus de fabrication de la substance au Canada :

(i) une courte description du processus de fabrication indiquant en détail les précurseurs de la substance, la stoechiométrie de la réaction, ainsi que la nature (par lots ou en continu) et l'échelle du procédé,

(ii) un diagramme du processus de fabrication montrant entre autres les réservoirs de traitement, les réservoirs de rétention et les tours de distillation,

(iii) une courte description des principales étapes des opérations de fabrication, des conversions chimiques, des points d'entrée de toutes les matières de base, des points de rejet de la substance et des processus d'élimination des rejets environnementaux.

Disposal of the substance

6. The notifier or the person to whom the substance has been transferred must

(a) thoroughly rinse any containers and transportation vessels that contained the substance prior to their reconditioning and

(i) incorporate the rinsate as a component of asphalt or bitumen emulsions, or

(ii) destroy or dispose of the rinsate as waste in accordance with subparagraph (b)(i) or (ii); or

(b) destroy or dispose of any waste and containers and transportation vessels that contained the substance that are not reconditioned in the following manner:

(i) incinerate them in accordance with the laws of the jurisdiction where the disposal facility is located, or

(ii) deposit them in an engineered hazardous waste landfill facility, in accordance with the laws of the jurisdiction where the landfill is located.

Environmental release

7. Where any release of the substance or waste to the environment occurs, the person who has the physical possession or control of the substance or waste shall immediately take all measures necessary to prevent any further release, and to limit the dispersion of any release. Furthermore, the person shall as soon as possible in the circumstances, inform the Minister of the Environment by contacting an enforcement officer designated under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Record-keeping requirements

8. (1) The notifier shall maintain electronic or paper records, with any documentation supporting the validity of the information contained in these records, indicating

(a) the use of the substance;

(b) the quantity of the substance that the notifier manufactures, imports, purchases, sells and uses;

(c) the name and address of each person to whom the notifier transfers the physical possession or control of the substance; and

(d) the name and address of each person in Canada who has disposed of the substance, waste or containers or transportation vessels that contained the substance

Élimination de la substance

6. Le déclarant ou la personne à qui la substance a été transférée doit :

a) rincer à fond les conteneurs et contenants utilisés pour le transport de la substance avant leur réutilisation et :

(i) soit incorporer les effluents provenant du rinçage comme un ingrédient d'émulsions d'asphalte ou de bitume,

(ii) soit détruire ou éliminer les effluents provenant du rinçage en tant que déchets conformément aux sous-alinéas b)(i) ou (ii);

b) détruire ou éliminer les déchets ainsi que les conteneurs et contenants utilisés pour le transport de la substance qui ne seront pas réutilisés de la manière suivante :

(i) soit en les incinérant conformément aux lois applicables au lieu où est située l'installation d'élimination,

(ii) soit en les enfouissant dans un site d'enfouissement technique de déchets dangereux, conformément aux lois applicables dans ce lieu.

Rejet environnemental

7. Si un rejet de la substance ou de déchets dans l'environnement se produit, la personne qui a la possession matérielle ou le contrôle de la substance ou des déchets prend immédiatement toutes les mesures appropriées pour prévenir tout rejet additionnel et pour en limiter la dispersion. De plus, la personne doit en aviser, dans les meilleurs délais possible selon les circonstances, la ministre de l'Environnement en communiquant avec un agent de l'autorité désigné en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

Exigences en matière de tenue de registres

8. (1) Le déclarant tient des registres papier ou électroniques, accompagnés de toute documentation validant l'information qu'ils contiennent, indiquant :

a) l'utilisation de la substance;

b) les quantités de la substance que le déclarant fabrique, importe, achète, vend et utilise;

c) le nom et l'adresse de chaque personne à qui le déclarant transfère la possession matérielle ou le contrôle de la substance;

d) le nom et l'adresse de chaque personne, au Canada, qui a éliminé pour le déclarant la substance, les déchets ou les conteneurs ou contenants utilisés pour le

for the notifier, the method used to do so, and the quantities of the substance, waste or containers or transportation vessels shipped to that person.

(2) The notifier shall maintain the electronic or paper records mentioned in subsection (1) at their principal place of business in Canada, or at the principal place of business in Canada of their representative, for a period of at least five years after they are made.

Other requirements

9. The notifier shall inform any person to whom they transfer the physical possession or control of the substance, waste or containers or transportation vessels that contained the substance, in writing, of the terms of the present ministerial conditions. The notifier shall obtain, prior to the first transfer of the substance, waste or containers or transportation vessels, written confirmation from this person that they were informed of the terms of the present ministerial conditions. This written confirmation shall be maintained at the principal place of business in Canada of the notifier or of their representative in Canada for a period of at least five years from the day it was received.

Coming into force

10. The present ministerial conditions come into force on June 6, 2019.

[24-1-o]

DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS

OCEANS ACT

Icebreaking services fee schedule

The Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard, pursuant to section 47 of the *Oceans Act*,¹ hereby fixes the fees to be paid for icebreaking services provided by the Canadian Coast Guard, in accordance with the annexed fee schedule.

The annexed fee schedule replaces the *Fee Schedule – Icebreaking Services Fee Schedule*, which came into effect on December 21, 1998, and any subsequent amendments.

Jonathan Wilkinson

Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard

transport de la substance, la méthode utilisée pour ce faire et les quantités de substance, de déchets ou de conteneurs ou contenants qui ont été expédiées à cette personne.

(2) Le déclarant conserve les registres papier ou électroniques tenus conformément au paragraphe (1) à son établissement principal au Canada ou à celui de son représentant au Canada pour une période d'au moins cinq ans après leur création.

Autres exigences

9. Le déclarant informe par écrit toute personne à qui il transfère la possession matérielle ou le contrôle de la substance, de déchets ou de conteneurs ou contenants utilisés pour le transport de la substance de l'existence des présentes conditions ministérielles et exige de cette personne, avant le premier transfert de la substance, de déchets ou de conteneurs ou contenants utilisés pour le transport de la substance, une déclaration écrite indiquant qu'elle a été informée de l'existence des présentes conditions ministérielles. Le déclarant conserve cette déclaration à son établissement principal au Canada ou à celui de son représentant au Canada pour une période d'au moins cinq ans après sa réception.

Entrée en vigueur

10. Les présentes conditions ministérielles entrent en vigueur le 6 juin 2019.

[24-1-o]

MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

LOI SUR LES OCÉANS

Barème des droits pour les services de déglacement

En vertu de l'article 47 de la *Loi sur les océans*¹, le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne fixe par la présente les droits des services de déglacement fournis par la Garde côtière canadienne, conformément au barème des droits ci-joint.

Le barème des droits ci-joint remplace le *Barème des droits – Droits des services pour les services de déglacement fournis par la Garde côtière canadienne*, qui est entré en vigueur le 21 décembre 1998, et toutes ses modifications ultérieures.

Le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne

Jonathan Wilkinson

¹ S.C. 1996, c. 31

¹ L.C. 1996, ch. 31

FEE SCHEDULE**Fees to be paid for icebreaking services provided by the Canadian Coast Guard**

Interpretation

1. The definitions in this section apply in this fee schedule with respect to the calculation, collection and payment of icebreaking services fees.

class certificate Documentation issued by a Classification Society listed in the table of Annex II, bearing the class notations assigned to the ship, including its ice classification. (*certificat de classe*)

fishing vessel means a vessel, boat or craft that is employed in catching fish, processing fish or transporting fish back to shore. (*bateau de pêche*)

government ship means any vessel, boat or craft that is owned or operated

(a) by the Government of Canada;

(b) by a province, territory, or municipality of Canada and for which no fee, tariff, or freight rate is charged for the services of the vessel, boat or craft in Canadian waters; or

(c) by the government of another country, or a state, territory or municipality thereof, and for which no fee, tariff or freight rate is charged for the services of the vessel, boat or craft in Canadian waters. (*navire d'État*)

icebreaking services includes route assistance, ice routing and information services, and marine facility and port maintenance. (*services de déglacage*)

ice zone means that part of Canada in which icebreaking services are available in support of commercial shipping as described in Annex I. (*zone de glaces*)

pleasure craft means a vessel, boat or craft that is used exclusively for pleasure and does not carry passengers or goods for compensation, being monetary or otherwise. (*embarcation de plaisance*)

ship means a vessel, boat or craft, other than a fishing vessel, government ship, or pleasure craft. (*navire*)

transit means any movement by a ship, which includes one port of departure, one port of arrival and no intermediate port calls in between, but does not include any movement by a ship which remains entirely within the boundaries of a single port. (*transit*)

tug means a ship used for towing or pushing purposes or to assist other ships. (*remorqueur*)

BARÈME DES DROITS**Barème des droits à payer pour les services de déglacage fournis par la Garde côtière canadienne**

Définitions

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au calcul, à la perception et au paiement des droits de services de déglacage établis dans le présent barème des droits.

bateau de pêche Bâtiment, bateau ou embarcation utilisé pour la prise du poisson, le traitement du poisson ou le transport des prises jusqu'à la terre. (*fishing vessel*)

certificat de classe Document émis par une Société de classification mentionnée à l'annexe II, et qui comprend les cotes assignées au navire, incluant sa cote de glaces. (*class certificate*)

embarcation de plaisance Bâtiment, bateau ou embarcation utilisé exclusivement à des fins d'agrément et ne transportant ni passagers ni marchandises moyennant compensation, qu'elle soit financière ou autre. (*pleasure craft*)

navire Bâtiment, bateau ou embarcation, autre qu'un bateau de pêche, un navire d'état ou une embarcation de plaisance. (*ship*)

navire d'État Tout bâtiment, bateau ou embarcation dont le propriétaire ou l'exploitant est :

a) le gouvernement du Canada;

b) une province, un territoire ou une municipalité du Canada, pour les services duquel aucun droit, tarif ou taux de fret n'est exigé dans les eaux canadiennes;

c) le gouvernement, l'état, le territoire ou la municipalité d'un autre pays, pour les services duquel aucun droit, tarif ou taux de fret n'est exigé dans les eaux canadiennes. (*government ship*)

remorqueur Navire utilisé pour remorquer ou pousser d'autres navires ou pour leur venir en aide. (*tug*)

services de déglacage Comprend l'aide à la navigation, les conseils et renseignements sur la navigation dans les glaces, et les services de dégagement des ports et des installations portuaires (*icebreaking services*)

transit Mouvement d'un navire entre un port de départ et un port d'arrivée et sans escale entre les deux, mais ne comprend pas le mouvement d'un navire qui demeure entièrement dans les limites d'un même port. (*transit*)

zone de glaces Secteurs du Canada où des services de déglacage sont disponibles pour faciliter la navigation commerciale, tels que prévus à l'annexe I. (*ice zone*)

Application

2. (1) Subject to subsections (2) to (6) and section 3, all ships with a gross tonnage of 200 or more that transit areas in the ice zones, during ice season dates, as defined in Annex I, shall pay fees in accordance with this fee schedule.

(2) This fee schedule does not apply to a ship that is operated by, or on the behalf of, the Government of the Province of Newfoundland and Labrador.

(3) A transit made exclusively along a route where the only icebreaking services available are ice routing and information services, which are not necessary to transit that route, will not be subject to the fee.

(4) A stop at a Canadian port for any of the sole purposes specified in this subsection will not be subject to the fee:

- (a) to respond to a medical emergency;
- (b) to undertake emergency ship repairs;
- (c) to respond to a government department or agency request to stop;
- (d) to make an overnight stop required due to the seasonal removal of lighted aids to navigation; or
- (e) to bunker.

(5) This fee schedule does not apply to a transit completed by a tug or a pilot boat for which the sole purpose was the support of another self-propelled vessel.

(6) Where a transit completed by a tug-barge combination is subject to this fee schedule, the fee shall be payable by the tug.

PART I**Fees**

3. This fee shall be adjusted annually on December 1 in accordance with the *Service Fees Act*.²

4. (1) Subject to subsections (2) to (5), the fee payable, for icebreaking services, by a ship for each transit to or from a Canadian port located in the ice zone within the ice season dates prescribed in Annex I is \$3,100.

² S.C. 2017, c. 20, s. 451

Application

2. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (6) et de l'article 3, tous les navires d'une jauge brute de 200 ou plus qui effectuent des transits dans les zones de glaces durant des saisons des glaces, toutes deux prévues à l'annexe I, doivent payer des droits conformément au présent barème.

(2) Le présent barème des droits ne s'applique pas aux navires exploités par le gouvernement de la province de Terre-Neuve-et-Labrador ou pour le compte de celui-ci.

(3) Un transit effectué uniquement le long d'une route où les seuls services de déglçage sont les conseils et renseignements sur la navigation dans les glaces, qui ne sont pas nécessaires afin d'effectuer un transit le long de cette route, ne sera pas assujéti aux droits.

(4) L'arrêt d'un navire dans un port canadien uniquement pour l'une des raisons mentionnées dans ce paragraphe n'entraînera pas l'imposition de droits :

- a) urgence médicale;
- b) réparations urgentes du navire;
- c) à la demande d'un ministère ou d'un organisme gouvernemental;
- d) escale de nuit en raison de l'enlèvement saisonnier des aides lumineuses à la navigation
- e) soutage.

(5) Le présent barème des droits ne s'applique pas aux transits d'un remorqueur ou d'un bateau-pilote dont le but unique est de venir en aide à un navire autopropulsé.

(6) Lorsqu'un transit effectué par un ensemble remorqueur-barge est sujet à ce barème des droits, les droits doivent être payés par le remorqueur.

PARTIE I**Droits**

3. Les droits des services de déglçage sont rajustés annuellement le 1^{er} décembre de chaque année, conformément à la *Loi sur les frais de service*.²

4. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (5), le droit pour des services de déglçage que doit payer un navire pour chaque transit à destination ou en provenance d'un port canadien situé dans la zone de glaces durant la saison des glaces, toutes deux prévues à l'annexe I, est de 3 100 \$.

² L.C. 2017, ch. 20, art. 451

(2) The fee set out in subsection (1) is payable a maximum of eight times per ship during each ice season, as provided for in Annex I, beginning with the ice season commencing on December 21, 1998.

(3) Notwithstanding subsection (2) and subject to subsection (4), the fee set out in subsection (1) is payable a maximum of three times per ship during each 30-day period, such period to be determined separately for each ship.

(4) The first 30-day period referred to in subsection (3) will begin, for each ship, with the first chargeable transit each ship makes during an ice season. Subsequent 30-day periods will begin with the first chargeable transit each ship makes following the end of the previous 30-day period.

(5) Based on the information provided on the class certificate of a ship, it may qualify for a rebate in icebreaking services fees. The fee set out in subsection (1) shall be reduced by 15%, 25% or 35% in accordance with the table in Annex II.

PART II

General

Fee collection

5. A fee prescribed by this fee schedule shall be paid by the ship upon issuance of an invoice by the Minister or a person authorized by the Minister to the ship, the authorized representative within the meaning of the *Canada Shipping Act, 2001*,³ or an agent of the ship.

Coming into force

6. This fee schedule comes into force on July 1, 2019.

ANNEX I

Areas of the ice zone

Area	Description	Ice Season Dates
1.	All ports situated along the northeast and northwest coast of Newfoundland and Labrador from, but not including, Flower's Cove, N.L. (approximately 51°18'00" N - 56°44'00" W) to, and including, Cape St. Francis, N.L. (approximately 47°49'00" N - 52°47'00" W) and estuaries, rivers, and the adjacent Canadian waters including islands.	January 15–May 15

³ S.C. 2001, c. 26

(2) Le droit fixé au paragraphe (1) est exigible jusqu'à concurrence de huit fois par navire par saison des glaces, telle que prévue à l'annexe I, à commencer par la saison des glaces débutant le 21 décembre 1998.

(3) Nonobstant le paragraphe (2) et sous réserve du paragraphe (4), le droit établi au paragraphe (1) est exigible jusqu'à concurrence de trois fois par navire par période de 30 jours, ladite période devant être déterminée séparément pour chaque navire.

(4) La première période de 30 jours mentionnée au paragraphe (3) débute au premier transit facturable que chaque navire effectue durant une saison des glaces prévue à l'annexe I. Les périodes de 30 jours subséquentes débutent au premier transit facturable que chaque navire effectue une fois expirée la période de 30 jours précédente.

(5) Selon l'information contenue dans le certificat de classe d'un navire, ce navire peut bénéficier d'un rabais sur les droits pour des services de déglacage. Le droit prévu par le paragraphe (1) est réduit de 15 %, 25 % ou 35 % conformément au tableau de l'annexe II.

PARTIE II

Dispositions générales

Perception des droits

5. Tout droit prévu par le présent barème des droits doit être payé par le navire à la suite de la délivrance d'une facture établie par le ministre ou une personne autorisée par le ministre, au navire, à son représentant autorisé au sens de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*³ ou à un agent du navire.

Entrée en vigueur

6. Le présent barème des droits entre en vigueur le 1^{er} juillet 2019.

ANNEXE I

³ L.C. 2001, ch. 26

Area	Description	Ice Season Dates
2.	All Canadian ports situated in the St. Lawrence River and the Gulf of St. Lawrence including estuaries, rivers, and the adjacent Canadian waters including islands in the area bounded on the east by a straight line drawn from and including Port Morien, Nova Scotia (approximately 46°08'00" N - 59°52'00" W) to and including Channel-Port-aux-Basques, N.L. (approximately 47°34'00" N - 59°09'00" W), the west coast of Newfoundland and Labrador and estuaries, rivers and the adjacent Canadian waters including islands from Channel-Port-aux-Basques, N.L., to and including, Flower's Cove, N.L. (approximately 51°18'00" N - 56°44'00" W) and a straight line drawn from Flower's Cove, N.L. to and including Blanc Sablon, Quebec, (approximately 51°25'00" N - 57°08'00" W); and bounded on the west by the entrance to the St. Lawrence Seaway at the east end of the St. Lambert Lock (approximately 45°30'03" N - 73°30'20" W); and all Canadian ports situated along the shores of Lake Superior, Lake Huron, Lake Erie, and Georgian Bay including estuaries, connecting rivers and lakes, the adjacent Canadian waters including islands, and the Welland Canal but not including Port Weller.	December 21–April 15
3.	All Canadian ports situated along the shores of Lake Ontario including estuaries, connecting rivers and lakes, and the adjacent Canadian waters including islands bounded by and including the St. Lambert Lock (approximately 45°30'03" N - 73°30'20" W) and Port Weller (approximately 43°13'00" N - 79°14'00" W).	December 21–24 and April 1–15

Zones et saisons des glaces

Zones	Description	Dates des saisons des glaces
1.	Tous les ports situés le long des côtes nord-est et nord-ouest de Terre-Neuve-et-Labrador depuis, mais excluant, Flower's Cove (T.-N.-L.) (environ 51°18'00" N. - 56°44'00" O.) jusqu'à Cape St. Francis (T.-N.-L.) compris (environ 47°49'00" N. - 52°47'00" O.) et les estuaires, les cours d'eau et les eaux canadiennes contiguës, îles comprises.	15 janvier-15 mai
2.	Tous les ports canadiens situés dans le fleuve Saint-Laurent et le golfe du Saint-Laurent, y compris les estuaires, les rivières, ainsi que les eaux canadiennes adjacentes et leurs îles, dans le secteur délimité à l'est par une ligne droite tracée entre Port Morien (N.-É.) compris (environ 46°08'00" N. - 59°52'00" O.) et le Channel Port-aux-Basques (T.-N.-L.) compris (environ 47°34'00" N. - 59°09'00" O.), la côte ouest de Terre-Neuve-et-Labrador et les estuaires, les cours d'eau et les eaux canadiennes contiguës, îles comprises, depuis le Channel Port-aux-Basques (T.-N.-L.) jusqu'à Flower's Cove (T.-N.-L.) compris (environ 51°18'00" N. - 56°44'00" O.) et par une ligne droite tracée entre Flower's Cove (T.-N.-L.) et Blanc Sablon (Québec) compris (environ 51°25'00" N. - 57°08'00" O.); et délimité à l'ouest par l'entrée de la voie maritime du Saint-Laurent à l'extrémité est des écluses de Saint-Lambert (environ 45°30'03" N. - 73°30'20" O.); et tous les ports canadiens situés le long des rives du lac Supérieur, du lac Huron, du lac Érié et de la baie Georgienne, y compris les estuaires, les rivières et les lacs de raccordement, les eaux canadiennes contiguës et leurs îles, ainsi que le canal Welland, à l'exclusion de Port Weller.	21 décembre-15 avril
3.	Tous les ports canadiens situés le long des rives du lac Ontario, y compris les estuaires, les rivières et lacs de raccordement et les eaux canadiennes contiguës et leurs îles, tels que délimités par les écluses de Saint-Lambert, celles-ci comprises (environ 45°30'03" N - 73°30'20" O) et Port Weller (environ 43°13'00" N - 79°14'00" O).	21-24 décembre et 1-15 avril

ANNEX II

ANNEXE II

Ice class rebates

Classification Society	Ice Class Discount			
	35%		25%	15%
American Bureau of Shipping	A1 Ice Strengthening Class AA AMS or A1 Ice Strengthening Class 1AA AMS or Ice Class A0	A1 Ice Strengthening Class A AMS or A1 Ice Strengthening Class 1A AMS or Ice Class B0	A1 Ice Strengthening Class B AMS or A1 Ice Strengthening Class 1B AMS or Ice Class C0	A1 Ice Strengthening Class C AMS or A1 Ice Strengthening Class 1C AMS or Ice Class D0

Classification Society	Ice Class Discount			
	35%		25%	15%
Bureau Veritas	1 A 1 ICE A* or 1 A 1 ICE 1A* or 1 3/3 E glace 1-super or 1 3/3 E Ice Class 1A Super or Ice Class 1A Super	1 3/3 E glace 1 or 1 3/3 E Ice Class 1A or Ice Class 1A	1 3/3 E glace II or 1 3/3 E Ice Class 1B or Ice Class 1B	1 3/3 E glace III or 1 3/3 E Ice Class 1C or Ice Class 1C
Det Norske Veritas (DNV)	1 A 1 ICE A* or 1 A 1 ICE 1A* or Ice (1A) or ICE-1A or E4	1 A 1 ICE A or 1 A 1 ICE 1A or Ice (1A) or ICE-1A or E3	1 A 1 ICE B or 1 A 1 ICE 1B or Ice (1B) or ICE-1B or E2	1 A 1 ICE C or 1 A 1 ICE 1C or Ice (1C) or ICE-1C or E1
German-ischer Lloyd	100 A 4 E 4 MC	100 A 4 E 3 MC	100 A 4 E 2 MC	100 A 4 E 1 MC
Lloyd's Register of Shipping	100A1 Ice Class 1* LMC or 100A1 Ice Class 1A Super LMC or Ice Class 1AS FS (+)	100A1 Ice Class 1 LMC or 100A1 Ice Class 1A LMC or Ice Class 1A FS (+) or Ice Class 1A FS	100 A1 Ice Class 2 LMC or 100 A1 Ice Class 1B LMC or Ice Class 1B FS (+) or Ice Class 1B FS	100 A1 Ice Class 3 LMC or 100 A1 Ice Class 1C LMC or Ice Class 1C FS (+) or Ice Class 1C FS
Nippon Kaiji Kyokai	NS MNS Class AA 1S or NS* (Class 1A Super Ice Strengthening) MNS or NS* Class AA IS MNS* or NS (Class 1A Super Ice Strengthening)	NS* MNS* Class A 1S or NS* (Class 1A Ice Strengthening)	NS* MNS* Class B 1S or NS* (Class 1B Ice Strengthening) MNS*	NS* MNS* Class C 1S or NS* (Class 1C Ice Strengthening)
Polski Rejestr Statkow	*KM YLA or *KM YL or L1A	*KM L1 or L1	*KM L2 or L2	*KM L3 or L3
Russian Maritime Register of Shipping	**KM YAA or *KM YA or UL or LU5 or Arc5	*KM Λ1 or L1 or LU4 or Arc4	*KMΛ2 or L2 or LU3 or Ice 3	*KM Λ3 or L3 or LU2 or Ice 2
Registro Italiano Navale / RINA Services	100A-1.1 RG 1* or 100A-1.1 1AS or Ice Class 1A Super	100A-1.1 RG 1 or 100A-1.1 1A or Ice Class 1A	100A-1.1 RG 2 or 100A-1.1 1B or Ice Class 1B	100A-1.1 RG 3 or 100A-1.1 1C or Ice Class 1C
Registrul Naval Roman	RNR M ^{G60} CM O or RNR M ^{G50} CM O	RNR M ^{G40} CM O	RNR M ^{G30} CM O	RNR M ^{G20} CM O
China Classification Society	Ice Class B1*	Ice Class B1	Ice Class B2	Ice Class B3
Finnish-Swedish Ice Class Rules	1A Super	1A	1B	1C
International Association of Classification Societies	PC1 to PC7			

Classification Society	Ice Class Discount			
	35%		25%	15%
Korean Register of Shipping	1A Super	1A	1B	1C

Rabais selon la cote de glace

Société de classification	Rabais selon la cote de glace			
	35 %		25 %	15 %
American Bureau of Shipping	A1 Cote de renforcement de la glace AA AMS ou A1 Cote de renforcement de la glace 1AA AMS ou Cote de glace A0	A1 Cote de renforcement de la glace A AMS ou A1 Cote de renforcement de la glace 1A AMS ou Cote de glace B0	A1 Cote de renforcement de la glace B AMS ou A1 Cote de renforcement de la glace 1B AMS ou Cote de glace C0	A1 Cote de renforcement de la glace C AMS ou A1 Cote de renforcement de la glace 1C AMS ou Cote de glace D0
Bureau Veritas	1 A 1 ICE A* ou 1 A 1 ICE 1A* ou 1 3/3 E glace 1-super ou 1 3/3 E Cote de glace 1A Super ou Cote de glace 1A Super	1 3/3 E glace 1 ou 1 3/3 E Cote de glace 1A ou Cote de glace 1A	1 3/3 E glace II ou 1 3/3 E Cote de glace 1B ou Cote de glace 1B	1 3/3 E glace III ou 1 3/3 E Cote de glace 1C ou Cote de glace 1C
Det Norske Veritas (DNV)	1 A 1 ICE A* ou 1 A 1 ICE 1A* ou Ice (1A) ou ICE-1A ou E4	1 A 1 ICE A ou 1 A 1 ICE 1A ou Ice (1A) ou ICE-1A ou E3	1 A 1 ICE B ou 1 A 1 ICE 1B ou Ice (1B) ou ICE-1B ou E2	1 A 1 ICE C ou 1 A 1 ICE 1C ou Ice (1C) ou ICE-1C ou E1
German-ischer Lloyd	100 A 4 E 4 MC	100 A 4 E 3 MC	100 A 4 E 2 MC	100 A 4 E 1 MC
Lloyd's Register of Shipping	100A1 Cote de glace 1* LMC ou 100A1 Cote de glace 1A Super LMC ou Cote de glace 1AS FS (+)	100A1 Cote de glace 1 LMC ou 100A1 Cote de glace 1A LMC ou Cote de glace 1A FS (+) ou Cote de glace 1A FS	100 A1 Cote de glace 2 LMC ou 100 A1 Cote de glace 1B LMC ou Cote de glace 1B FS (+) ou Cote de glace 1B FS	100 A1 Cote de glace 3 LMC ou 100 A1 Cote de glace 1C LMC ou Cote de glace 1C FS (+) ou Cote de glace 1C FS
Nippon Kaiji Kyokai	NS MNS Cote AA 1S ou NS* (Cote 1A Super renforcement de la glace) MNS ou NS* Cote AA IS MNS* ou NS (Cote 1A Super renforcement de la glace)	NS* MNS* Cote A 1S ou NS* (Cote 1A Renforcement de la glace)	NS* MNS* Cote B 1S ou NS* (Cote 1B Renforcement de la glace) MNS*	NS* MNS* Cote C 1S ou NS* (Cote 1C Renforcement de la glace)
Polski Rejestr Statkow	*KM YLA ou *KM YL ou L1A	*KM L1 ou L1	*KM L2 ou L2	*KM L3 ou L3

Société de classification	Rabais selon la cote de glace			
	35 %		25 %	15 %
Russian Maritime Register of Shipping	**KM YΛA ou *KM YΛ ou UL ou LU5 ou Arc5	*KM Λ1 ou L1 ou LU4 ou Arc4	*KMΛ2 ou L2 ou LU3 ou Ice 3	*KM Λ3 ou L3 ou LU2 ou Ice 2
Registro Italiano Navale / RINA Services	100A-1.1 RG 1* ou 100A-1.1 1AS ou Cote de glace 1A Super	100A-1.1 RG 1 ou 100A-1.1 1A ou Cote de glace 1A	100A-1.1 RG 2 ou 100A-1.1 1B ou Cote de glace 1B	100A-1.1 RG 3 ou 100A-1.1 1C ou Cote de glace 1C
Registrul Naval Roman	RNR M ^{G 60} CM O ou RNR M ^{G 50} CM O	RNR M ^{G 40} CM O	RNR M ^{G 30} CM O	RNR M ^{G 20} CM O
China Classification Society	Cote de glace B1*	Cote de glace B1	Cote de glace B2	Cote de glace B3
Finnish-Swedish Ice Class Rules	1A Super	1A	1B	1C
International Association of Classification Societies	PC1 à PC7			
Korean Register of Shipping	1A Super	1A	1B	1C

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the fee schedule.)

The icebreaking services fee (ISF) was introduced in 1998 to recover a portion of the costs in delivering Canadian Coast Guard ice services to the commercial marine industry.

This ISF schedule replaces and revises the previous ISF fee schedule. The principal changes to the ISF schedule are the following:

- The icebreaking services fee rates will be adjusted annually to inflation beginning December 1, 2019. This change is in accordance with the *Service Fees Act*, which requires all federal user fees to be adjusted annually for inflation, based on the Consumer Price Index.
- Vessels with a gross tonnage of less than 200 are no longer subject to the ISF in the Eastern region as they do not fully benefit from Coast Guard icebreaking services; and
- This ISF schedule comes into force on July 1, 2019.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du barème des droits.)

Les droits de services de déglacement (DSD) ont été instaurés en 1998 afin de permettre à la Garde côtière canadienne de recouvrer une partie des frais rattachés aux services de déglacement qu'elle fournit à l'industrie du transport maritime commercial.

Le présent barème des DSD remplace le barème précédent. Les principaux changements apportés sont les suivants :

- les DSD seront automatiquement rajustés chaque année en fonction du taux d'inflation à compter du 1^{er} décembre 2019. Ce changement est conforme à la *Loi sur les frais de service*, aux termes de laquelle tous les frais d'utilisation imposés par le gouvernement fédéral doivent être rajustés chaque année en fonction du taux d'inflation, selon l'indice des prix à la consommation;
- Les navires d'une jauge brute de moins de 200 tonnes ne sont plus assujettis aux DSD dans la région de l'Est, car ils ne profitent pas pleinement des services de déglacement de la Garde côtière;
- Le barème des DSD entre en vigueur le 1^{er} juillet 2019.

DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS**OCEANS ACT***Marine navigation services fee schedule*

The Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard, pursuant to section 47 of the *Oceans Act*,¹ hereby fixes the fees to be paid for marine navigation services provided by the Canadian Coast Guard, in accordance with the annexed fee schedule.

The annexed fee schedule replaces the *Fee Schedule – Fees to be Paid for Marine Navigation Services provided by the Canadian Coast Guard*, which came into effect on October 1, 1998, and any of its subsequent amendments.

Jonathan Wilkinson

Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard

FEE SCHEDULE**Fees to be paid for marine navigation services provided by the Canadian Coast Guard**

Interpretation

1. The definitions in this section apply to this fee schedule.

aggregates means gravel, sands and whole or crushed stone, suitable for construction. (*agrégats*)

boom boat means a small ship specifically designed to handle logs within a booming yard. (*remorqueur de billes*)

booming yard means an area of water that is used for the purpose of storing and handling logs. (*aire de stockage*)

bulk carriers means ships constructed generally with single-deck, topside tanks and hopper side tanks in cargo spaces and intended primarily to carry dry cargo in bulk. Bulk carriers include self-unloading bulkers, but exclude barges and tug-barge combinations of all types. (*transporteurs de vrac*)

¹ S.C. 1996, c. 31

MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS**LOI SUR LES OCÉANS***Barème des droits pour les services à la navigation maritime*

En vertu de l'article 47 de la *Loi sur les océans*¹, le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne fixe par la présente les droits des services à la navigation maritime fournis par la Garde côtière canadienne, conformément au barème des droits ci-joint.

Le barème des droits ci-joint remplace le *Barème des droits – Droits des services à la navigation maritime fournis par la Garde côtière canadienne*, qui est entré en vigueur le 1^{er} octobre 1998, et toutes ses modifications ultérieures.

Le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne

Jonathan Wilkinson

BARÈME DES DROITS**Droits des services à la navigation maritime fournis par la Garde côtière canadienne**

Définitions

1. Les définitions qui suivent s'appliquent à ce barème des droits.

agent de perception Personne désignée par le ministre pour percevoir les montants à payer en application du présent barème des droits. (*collecting agent*)

agrégats Gravier, sable et pierrailles destinés à la construction. (*aggregates*)

aire de stockage Étendue d'eau servant au stockage et à la manutention des billes. (*booming yard*)

bateau de pêche Bâtiment, bateau ou embarcation utilisé pour la prise du poisson, le traitement du poisson ou le transport des prises jusqu'à la terre. (*fishing vessel*)

cargaison transbordée Cargaison qui est transportée à bord d'un second navire ou de navires subséquents sans traitement intermédiaire vers une destination finale. (*transshipped cargo*)

¹ L.C. 1996, ch. 31

Canadian ship means a ship that is registered or licensed in Canada under the *Canada Shipping Act, 2001*.² (*navire canadien*)

collecting agent means a person who is designated by the Minister to collect fees fixed by this fee schedule. (*agent de perception*)

container ship means a ship that is

- (a) Exclusively designed and used in the carriage of containers; or
- (b) Used in the carriage of containers in holds and/or on deck with stern, bow or side ramps for the loading/unloading of roll-on/roll-off (RoRo) cargo. (*porte-conteneurs*)

cruise ship means a ship that is used exclusively for the carriage of passengers that offers overnight accommodations. (*paquebot de croisière*)

ferry means a ship that has facilities primarily for carrying passengers, roll-on/roll-off cargo, vehicles and/or rail-cars, and is operated on a scheduled run between two or more points over the most direct water route. (*traversier*)

fishing vessel means a vessel, boat or craft that is employed in catching fish, processing fish or transporting fish back to shore. (*bateau de pêche*)

government ship means any vessel, boat or craft that is owned or operated by the government of any country other than Canada, a province, state, territory or municipality of a country for which no fee, tariff or freight rate is charged for the vessel's, boat's or craft's services, or any vessel, boat or craft owned or operated by the Government of Canada. (*navire d'État*)

gross tonnage means

- (a) in the case of a ship that is subject to the 1969 Convention, the gross tonnage that is indicated on the International Tonnage Certificate (1969) for that ship; or
- (b) in the case of a ship that is not subject to the 1969 Convention, the gross tonnage or registered tonnage that is indicated on the certificate of registry for that ship. (*jauge brute*)

International Tonnage Certificate (1969) has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Registration and Tonnage Regulations* (SOR/2007-126). [*certificat international de jauge (1969)*]

Laurentian and Central Region means Canadian waters in or adjacent to the provinces of Quebec, Ontario and Manitoba. (*région Laurentienne et du Centre*)

certificat international de jauge (1969) S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments* (DORS/2007-126). [*International Tonnage Certificate (1969)*]

Convention de 1969 La *Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires*. (*1969 Convention*)

embarcation de plaisance Bâtiment, bateau ou embarcation utilisé exclusivement à des fins d'agrément et ne transportant ni passagers ni marchandises moyennant compensation, qu'elle soit financière ou autre (*pleasure craft*)

jauge brute

- a) Dans le cas d'un navire assujéti à la Convention de 1969, la jauge brute figurant sur le certificat international de jauge du navire (1969);
- b) dans le cas d'un navire non assujéti à la Convention de 1969, la jauge brute ou la jauge au registre figurant sur le certificat d'immatriculation du navire. (*gross tonnage*)

navire Bâtiment, bateau ou embarcation, autre qu'un bateau de pêche, un navire d'État ou une embarcation de plaisance. (*ship*)

navire canadien Navire immatriculé au Canada sous le régime de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.². (*Canadian ship*)

navire d'État Tout bâtiment, bateau ou embarcation dont le propriétaire ou l'exploitant est le gouvernement d'un pays autre que le Canada, ou d'une province, d'un État, d'un territoire ou d'une municipalité de tout pays, pour les services duquel aucun droit, tarif ou taux de fret n'est exigé, ou tout bâtiment, bateau ou embarcation dont le propriétaire ou l'exploitant est le gouvernement du Canada. (*government ship*)

paquebot de croisière Navire utilisé exclusivement pour le transport de passagers qui peuvent également y loger la nuit. (*cruise ship*)

porte-conteneurs Navire qui est :

- a) conçu et utilisé exclusivement pour le transport des conteneurs; ou
- b) utilisé pour le transport des conteneurs dans des cales et/ou sur le pont qui est muni, à l'avant, à l'arrière ou sur le côté, de rampes servant à embarquer et débarquer des cargaisons par roulage. (*container ship*)

région de l'Ouest Les eaux canadiennes situées à l'intérieur des provinces de la Colombie-Britannique, d'Alberta et de la Saskatchewan, ainsi que celles adjacentes à ces provinces. (*Western Region*)

² S.C. 2001, c. 26

² L.C. 2001, ch. 26

marine navigation services means

(a) the buoys, beacons, lighthouses, racons or other devices, structures and facilities provided by the Minister for the purpose of assisting the navigation of ships; and

(b) vessel traffic services and information provided by Canadian Coast Guard marine communications and traffic services centres. (*services à la navigation maritime*)

Maritimes Region means Canadian waters in or adjacent to the provinces of Nova Scotia, Prince Edward Island (PEI) and New Brunswick. (*région des Maritimes*)

Newfoundland Region means Canadian waters in or adjacent to the province of Newfoundland and Labrador. (*région de Terre-Neuve*)

1969 Convention means the *International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969*. (*Convention de 1969*)

pleasure craft means a vessel, boat or craft that is used exclusively for pleasure and does not carry passengers or goods for compensation, being monetary or otherwise. (*embarcation de plaisance*)

ship means a vessel, boat or craft, other than a fishing vessel, government ship, or pleasure craft. (*navire*)

transshipped cargo means cargo that is being carried by a second or subsequent ship without intermediate processing in order to reach a final destination. (*cargaison transbordée*)

tug means a ship used for towing or pushing purposes or to assist other ships. (*remorqueur*)

Western Region means Canadian waters in or adjacent to the provinces of British Columbia, Alberta and Saskatchewan. (*région de l'Ouest*)

Application

2. (1) Subject to subsections (2) to (8), all ships operating in Canadian waters shall pay fees in accordance with this fee schedule.

(2) This fee schedule does not apply to ships navigating in the waters of the prescribed northern zones pursuant to subsection 7303.1(1) of the *Income Tax Regulations*.³

³ C.R.C., c. 945

région de Terre-Neuve Les eaux canadiennes situées à l'intérieur de la province de Terre-Neuve-et-Labrador, ainsi que celles adjacentes à cette province. (*Newfoundland Region*)

région des Maritimes Les eaux canadiennes situées à l'intérieur des provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard (I.P.-É.) et du Nouveau-Brunswick, ainsi que celles adjacentes à ces provinces. (*Maritimes Region*)

région Laurentienne et du Centre Les eaux canadiennes situées à l'intérieur des provinces du Québec, d'Ontario et du Manitoba, ainsi que celles adjacentes à ces provinces. (*Laurentian and Central Region*)

remorqueur Navire utilisé pour remorquer ou pousser d'autres navires ou pour leur venir en aide. (*tug*)

remorqueur de billes Petit navire spécialement conçu pour la manutention des billes dans l'aire de stockage. (*boom boat*)

services à la navigation maritime

a) Bouées, balises, phares, racons ou autres dispositifs, structures et installations fournis par le ministre pour aider la navigation maritime;

b) Services de trafic maritime et de diffusion d'information par les centres des Services des communications et du trafic maritimes de la Garde côtière canadienne. (*marine navigation services*)

transporteurs de vrac Navires comportant, en général, un seul pont, des ballasts latéraux et des ballasts-trémies dans les cales et destinés principalement au transport des marchandises sèches en vrac. Les vraquiers autodéchargeurs sont également des transporteurs de vrac, mais les chalands et les combinaisons remorqueur-chaland de tous types n'en sont pas. (*bulk carriers*)

traversier Navire équipé d'installations pour transporter principalement des passagers, des marchandises ro-ro, des véhicules ou des wagons de chemin de fer, exploité selon un horaire fixe entre deux ou plusieurs points sur le trajet maritime le plus direct. (*ferry*)

Application

2. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (8), le présent barème des droits s'applique aux navires qui sont exploités en eaux canadiennes.

(2) Le présent barème des droits ne s'applique pas aux navires qui sont exploités dans les eaux des zones nordiques visées par le paragraphe 7303.1(1) du *Règlement de l'impôt sur le revenu*.³

³ C.R.C., ch. 945

(3) This fee schedule does not apply to ships operating in Canadian waters where more than 50% of the total weight in tonnes of all the cargo they carry is constituted of goods intended for the maintenance or development of communities located within the prescribed northern zones pursuant to subsection 7303.1(1) of the *Income Tax Regulations*.

For further clarity, the goods to be used for the purposes of national defence; exploration for or the development, extraction or processing of oil, gas or any mineral; provision of fuel or supplies to other vessels; or for tourism, are not considered to be “goods intended for the maintenance or development of the communities.”

The total weight of all the cargo carried by a ship is considered as follows:

- (a) For a ship that is a bulk carrier or a container ship, it is the total weight of all cargo unloaded in a voyage;
- (b) For a ship subject to the 12-month period fee, it is the total weight of all cargo carried during that 12-month period;
- (c) For a ship subject to a quarterly fee, it is the total weight of all cargo carried during that quarter; and
- (d) For a ship subject to the fee attributed to ships operating pursuant to a licence issued under the *Coasting Trade Act*,⁴ it is the total weight of all cargo carried during all the 30-day periods in which the licence is valid.

(4) This fee schedule does not apply to ships that are travelling through Canadian waters en route to, or from, a port in the United States, without a stop at a Canadian port.

(5) This fee schedule does not apply to a ship that is operated by, or on the behalf of, the government of the province of Newfoundland and Labrador.

(6) Notwithstanding section 10, this fee schedule does not apply to a barge that is operated in the Western Region.

(7) This fee schedule does not apply to a boom boat that is operated exclusively within a private booming yard in the Western Region.

(3) Le présent barème des droits ne s'applique pas aux navires exploités dans les eaux canadiennes lorsque plus de 50 % du poids total de toutes les marchandises qu'ils transportent est constitué de marchandises nécessaires à l'entretien ou au développement des communautés localisées dans les zones nordiques visées par le paragraphe 7303.1(1) du *Règlement de l'impôt sur le revenu*.

Pour plus de clarté, les marchandises destinées à être utilisées à des fins de défense nationale, d'exploration ou de développement, d'extraction ou de transformation du pétrole, du gaz ou de minéraux, d'approvisionnement d'autres navires en carburant ou autres fournitures, ou à des fins touristiques, ne sont pas considérées comme des « marchandises nécessaires à l'entretien ou au développement des communautés ».

Le poids total de toutes les marchandises transportées par un navire est considéré comme suit :

- a) Pour un navire qui est un transporteur de vrac ou un porte-conteneurs, c'est le poids total de toutes les marchandises déchargées lors d'un voyage.
- b) Pour un navire assujéti au paiement des droits par période de 12 mois, c'est le poids total de toutes les marchandises transportées durant cette période de 12 mois;
- c) Pour un navire assujéti au paiement des droits par trimestre, c'est le poids total de toutes les marchandises transportées durant ce trimestre;
- d) Pour un navire assujéti aux droits pour les navires exploités conformément à une licence délivrée en vertu de la *Loi sur le cabotage*⁴, c'est le poids total de toutes les marchandises transportées durant toutes les périodes de 30 jours durant lesquelles la licence est valide.

(4) Le présent barème des droits ne s'applique pas aux navires qui traversent les eaux canadiennes sans faire escale, en provenance ou à destination d'un port situé aux États-Unis.

(5) Le présent barème des droits ne s'applique pas aux navires exploités par le gouvernement de la province de Terre-Neuve-et-Labrador ou pour le compte de celui-ci.

(6) Nonobstant l'article 10, le présent barème des droits ne s'applique pas aux chalands exploités dans la région de l'Ouest.

(7) Le présent barème des droits ne s'applique pas aux remorqueurs de billes qui sont exploités exclusivement dans une aire de stockage privée de la région de l'Ouest.

⁴ S.C. 1992, c. 31

⁴ L.C. 1992, ch. 31

(8) Subject to subsection 4(3), when a non-Canadian ship is subject to fees under two different provisions of this fee schedule in the same 30-day period, only the higher of the total fees payable under each provision applies, or where the amount of the two fees is identical, only the second fee incurred will apply.

Fees

3. The fees described in Parts I, II and III are adjusted annually on January 1 in accordance with the *Service Fees Act*.⁵

PART I

Fees in the Western Region

Non-Canadian ships

4. (1) Subject to subsections (2) and (3) and section 10, the fee payable, for marine navigation services, by a non-Canadian ship with a gross tonnage of 1 000 or more is, for each entry into Canadian waters of the Western Region, \$640 plus the gross tonnage of that ship multiplied by \$0.028.

(2) The fee set out in subsection (1) is payable to a maximum of 12 times per 12-month period beginning January 1 of each year.

(3) Where a ship's gross tonnage is less than 1 000, the ship may elect to pay the fee prescribed by subsection (1) or the fee prescribed by subsection 5(2).

Canadian ships

5. (1) The fee payable per 12-month period on January 1 of each year, for marine navigation services, by a Canadian ship with a gross tonnage of 1 000 or more that is operating in Canadian waters of the Western Region is \$5,900 plus the gross tonnage of that ship multiplied by \$0.45.

(2) Subject to subsection (3), the fee payable per 12-month period on January 1 of each year, for marine navigation services, by a Canadian ship with a gross tonnage of 15 or more but less than 1 000 that is operating in Canadian waters of the Western Region is \$300 plus the gross tonnage of that ship multiplied by \$9.50.

(3) The fee payable per 12-month period on January 1 of each year for marine navigation services, by a tug that is a Canadian ship with a gross tonnage of 5 or more but less

(8) Sous réserve du paragraphe 4(3), lorsqu'un navire non canadien est assujéti à des droits en application de deux dispositions différentes du présent barème des droits au cours d'une même période de 30 jours, seul le plus élevé des droits totaux payables en application de chacune de ces dispositions s'applique ou, lorsque le montant des deux droits est identique, seul le second droit encouru s'applique.

Droits

3. Les droits prescrits par les parties I, II et III sont rajustés annuellement le 1^{er} janvier de chaque année, conformément à la *Loi sur les frais de service*.⁵

PARTIE I

Droits applicables à la région de l'Ouest

Navires non canadiens

4. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3) et de l'article 10, le droit que doit payer, pour des services à la navigation maritime, le navire non canadien d'une jauge brute de 1 000 ou plus, à chaque entrée dans les eaux canadiennes de la région de l'Ouest, est de 640 \$ plus le produit de la multiplication de sa jauge brute par 0,028 \$.

(2) Le droit prévu au paragraphe (1) est payable au plus 12 fois par période de 12 mois commençant le 1^{er} janvier de chaque année.

(3) Tout navire d'une jauge brute de moins de 1 000 peut choisir de payer soit le droit prévu au paragraphe (1), soit celui prévu au paragraphe 5(2).

Navires canadiens

5. (1) Le droit pour les services à la navigation maritime que doit payer le navire canadien d'une jauge brute de 1 000 ou plus et qui est exploité dans les eaux canadiennes de la région de l'Ouest, par période de 12 mois le 1^{er} janvier de chaque année, est de 5 900 \$ plus le produit de la multiplication de sa jauge brute par 0,45 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le droit pour les services à la navigation maritime que doit payer le navire canadien d'une jauge brute de 15 ou plus mais de moins de 1 000 et qui est exploité dans les eaux canadiennes de la région de l'Ouest, par période de 12 mois le 1^{er} janvier de chaque année, est de 300 \$ plus le produit de la multiplication de sa jauge brute par 9,50 \$.

(3) Le droit pour les services à la navigation maritime que doit payer le remorqueur qui est un navire canadien d'une jauge brute de 5 ou plus mais de moins de 1 000 et qui est

⁵ S.C. 2017, c. 20, s. 451

⁵ L.C. 2017, ch. 20, art. 451

than 1 000 and that is operating in Canadian waters of the Western Region is \$300 plus the gross tonnage of that tug multiplied by \$9.50.

(4) The fee payable per 12-month period on January 1 of each year for marine navigation services, by a Canadian ship with a gross tonnage of less than 15 that is operating in Canadian waters of the Western Region, other than a ship mentioned in subsection (3), is \$200.

PART II

Fees in the Maritimes Region, the Newfoundland Region and the Laurentian and Central Region

Non-Canadian ships

6. (1) Subject to subsections (2), (3) and (4) and section 10, the fee payable, for marine navigation services, by a non-Canadian ship whose principal purpose is the transportation of goods or merchandise, that is loading or unloading cargo at a Canadian port is, for cargo that is loaded, the amount obtained by multiplying the weight in tonnes of the cargo that is loaded, to a maximum of 50 000 tonnes, and for cargo that is unloaded, the amount obtained by multiplying the weight in tonnes of the cargo that is unloaded, to a maximum of 50 000 tonnes, by

1. \$0.152, in the Laurentian and Central Region;
2. \$0.089, in the Bay of Fundy ports in the Maritimes Region;
3. \$0.216 in the Northumberland Strait and PEI ports in the Maritimes Region;
4. \$0.107 in all other Nova Scotia ports in the Maritimes Region;
5. \$0.160 in the Chaleur Bay ports in the Maritimes Region;
6. \$0.216 in the Miramichi River ports in the Maritimes Region; and
7. \$0.152 in the Newfoundland Region.

(2) In calculating the fee prescribed by subsection (1), the weight of cargo that is loaded or unloaded shall not include the weight of transshipped cargo that has been previously carried by a ship for which a fee has been paid.

(3) The fee calculated in subsection (1) shall not exceed \$0.05 per tonne for aggregates and \$0.15 per tonne for gypsum.

(4) Subject to subsections (2) and (3) and subsections 8(4), (5) and (6), the fee payable for marine navigation services, by a non-Canadian ship that is a bulk carrier or a

exploité dans les eaux canadiennes de la région de l'Ouest, par période de 12 mois le 1^{er} janvier de chaque année, est de 300 \$ plus le produit de sa jauge brute par 9,50 \$.

(4) Le droit pour les services à la navigation maritime que doit payer le navire canadien d'une jauge brute de moins de 15, autre qu'un navire mentionné au paragraphe (3), et qui est exploité dans les eaux canadiennes de la région de l'Ouest, par période de 12 mois le 1^{er} janvier de chaque année, est de 200 \$.

PARTIE II

Droits applicables à la région des Maritimes, à la région de Terre-Neuve et à la région Laurentienne et du Centre

Navires non canadiens

6. (1) Sous réserve des paragraphes (2), (3) et (4) et de l'article 10, le droit pour les services à la navigation maritime que doit payer le navire non canadien qui sert principalement au transport de biens ou de marchandises et qui charge ou décharge une cargaison dans un port canadien est, pour la cargaison chargée, le produit de la multiplication du poids, en tonnes métriques, de la cargaison chargée, jusqu'à concurrence de 50 000 tonnes métriques, et, pour la cargaison déchargée, le produit de la multiplication du poids, en tonnes métriques, de la cargaison déchargée, jusqu'à concurrence de 50 000 tonnes métriques, par :

1. 0,152 \$, pour la région Laurentienne et du Centre;
2. 0,089 \$, pour les ports de la Baie de Fundy dans la région des Maritimes;
3. 0,216 \$, pour les ports du détroit de Northumberland et de l'Î.-P.-É. dans la région des Maritimes;
4. 0,107 \$, pour tous les autres ports de la Nouvelle-Écosse dans la région des Maritimes;
5. 0,160 \$, pour les ports de la Baie des Chaleurs dans la région des Maritimes;
6. 0,216 \$, pour les ports de la rivière Miramichi dans la région des Maritimes;
7. 0,152 \$, pour la région de Terre-Neuve.

(2) Dans le calcul du droit visé au paragraphe (1), le poids de la cargaison chargée ou déchargée ne comprend pas le poids de la cargaison transbordée qui a déjà été transportée par un navire et pour laquelle un droit a déjà été payé.

(3) Le droit calculé selon le paragraphe (1) ne peut dépasser 0,05 \$ par tonne métrique d'agrégats et 0,15 \$ par tonne métrique de gypse.

(4) Sous réserve des paragraphes (2) et (3) et des paragraphes 8(4), (5) et (6), le droit pour les services à la navigation maritime à payer par un navire non canadien qui

container ship that is operating between U.S. and Canadian ports in the Great Lakes is the amount obtained by the application of the formula prescribed in subsection 8(3).

7. Subject to section 10, the fee payable, for marine navigation services, by a non-Canadian cruise ship that is operating in Canadian waters in the Maritimes Region, Newfoundland Region or Laurentian and Central Region is the following amount for each arrival at a Canadian port, to a maximum of three arrivals in any 30-day period:

1. \$300 for non-Canadian cruise ships with a gross tonnage of less than or equal to 150;
2. \$500 for non-Canadian cruise ships with a gross tonnage greater than 150 but less than or equal to 22 500; or
3. \$1500 for non-Canadian cruise ships with a gross tonnage greater than 22 500.

Canadian ships

8. (1) Subject to subsections (2) to (7), the quarterly fee payable, for marine navigation services, by a Canadian ship that is operating in Canadian waters in the Maritimes Region, Newfoundland Region or Laurentian and Central Region is the amount obtained by multiplying the gross tonnage of that ship, to a maximum of 50 000, by \$1.14.

(2) A Canadian ship which operates under a Transport Canada marine safety inspection certificate which restricts its annual operating season to six months or less and for which a fee is payable under subsection (1) will only be subject to that fee for a maximum of two quarters in any calendar year.

(3) Subject to subsection (4), the quarterly fee payable for marine navigation services, by a Canadian ship that is a bulk carrier or container ship that is operating in Canadian waters other than the waters of the Western Region is the amount obtained by multiplying 1/100 of the distance travelled in kilometres, rounded to the next highest whole number, by the tonnes carried by \$0.0070.

(4) All ships subject to fees under subsection (3) are required to submit documentation as to vessel type to the Minister within the first quarter in which the fee is payable; otherwise, the fees payable by the ship will be those prescribed in subsection 6(1).

(5) Notwithstanding the calculation of the fee in subsection (3), the fee payable by a bulk carrier or container ship shall not exceed \$0.05 per tonne for aggregates, \$0.15 per

est un transporteur de vrac ou un porte-conteneurs exploité entre des ports des États-Unis et du Canada dans les Grands Lacs est le montant déterminé par l'application de la formule prescrite au paragraphe 8(3).

7. Sous réserve de l'article 10, le droit pour les services à la navigation maritime que doit payer le paquebot de croisière non canadien qui est exploité dans les eaux canadiennes de la région des Maritimes, de la région de Terre-Neuve ou de la région Laurentienne et du Centre, est le montant indiqué ci-dessous à chaque arrivée à un port canadien, jusqu'à concurrence de trois arrivées par période de trente jours :

1. 300 \$, pour les paquebots de croisière non canadiens d'une jauge brute inférieure ou égale à 150;
2. 500 \$, pour les paquebots de croisière non canadiens d'une jauge brute supérieure à 150 mais inférieure ou égale à 22 500;
3. 1 500 \$, pour les paquebots de croisière non canadiens d'une jauge brute supérieure à 22 500.

Navires canadiens

8. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (7), le droit trimestriel pour les services à la navigation maritime que doit payer le navire canadien qui est exploité dans les eaux canadiennes de la région des Maritimes, de la région de Terre-Neuve ou de la région Laurentienne et du Centre, est le produit de la multiplication de sa jauge brute, jusqu'à concurrence de 50 000, par 1,14 \$.

(2) Le navire canadien qui est exploité en vertu d'un certificat d'inspection aux fins de la sécurité maritime délivré par Transports Canada, limitant sa saison d'exploitation annuelle à six mois ou moins, et pour lequel un droit est payable en application du paragraphe (1), ne sera assujéti à ce droit que pendant au plus deux trimestres par année civile.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), le droit pour les services à la navigation maritime que doit payer le navire canadien qui est un transporteur de vrac ou un porte-conteneurs exploité dans les eaux canadiennes autres que celles de la région de l'Ouest, est le produit de la multiplication de 1/100 de la distance parcourue en kilomètres arrondie au prochain nombre entier le plus élevé, par le nombre de tonnes métriques transportées, par 0,0070 \$.

(4) Les navires assujétiés aux droits en application du paragraphe (3) sont tenus de présenter au ministre, dans le premier trimestre au cours duquel le droit est payable, de la documentation concernant le type de navire; à défaut, le droit à payer pour le navire sera celui prescrit par le paragraphe 6(1).

(5) Malgré le calcul du droit au paragraphe (3), le droit payable par un transporteur en vrac ou porte-conteneurs ne doit pas dépasser 0,05 \$ par tonne métrique pour les

tonne for gypsum to a maximum of 50 000 tonnes and \$0.16 per tonne for all other commodities.

(6) In calculating the fee prescribed by subsection (3), the weight of cargo that is carried shall not include the weight of transshipped cargo that has been previously carried by a ship for which a fee has been paid.

(7) The quarterly fee payable for marine navigation services, by a Canadian ship that is a ferry that is operating in Canadian waters in the Maritimes Region, Newfoundland Region, or Laurentian and Central Region is the amount obtained by multiplying the gross tonnage of the ship, to a maximum of 50 000, by \$1.65.

PART III

General

9. (1) Subject to subsection (2), the fee payable, for marine navigation services, by a non-Canadian ship whose principal purpose is not the transportation of goods or merchandise, that is operating in Canadian waters of the Newfoundland Region, Maritimes Region or the Laurentian and Central Region, that is not subject to any other fees fixed by this fee schedule, is the amount obtained by multiplying the gross tonnage of that ship, to a maximum of 50 000, by \$0.38.

(2) The fee set out in subsection (1) shall be paid a maximum of once per calendar month.

10. The fee payable, for marine navigation services, by a non-Canadian ship or a non-duty paid Canadian ship that is operating in Canadian waters pursuant to a licence issued under the *Coasting Trade Act* is the amount obtained by multiplying the gross tonnage of that ship, to a maximum of 50 000, by the number of 30-day periods or portion thereof during which the licence is in effect by \$0.38.

Minimum fee

11. The minimum amount payable for any fee due under sections 6 to 10 shall be \$25.00 per ship.

Fee collection

12. A fee prescribed by this fee schedule shall be paid by the ship upon issuance of an invoice by the Minister or a person authorized by the Minister to the ship, the authorized representative within the meaning of the *Canada Shipping Act, 2001*, or to an agent of the ship.

Coming into force

13. This fee schedule comes into force on July 1, 2019.

agrégats, 0,15 \$ par tonne métrique pour le gypse et 0,16 \$ par tonne métrique pour toute autre marchandise.

(6) Dans le calcul du droit visé au paragraphe (3), le poids de la cargaison qui est transportée ne comprend pas le poids de la cargaison transbordée qui a déjà été transportée par un navire et pour laquelle un droit a déjà été payé.

(7) Le droit trimestriel pour les services à la navigation maritime que doit payer le navire canadien qui est un traversier exploité dans les eaux canadiennes de la région des Maritimes, de la région de Terre-Neuve ou de la région Laurentienne et du Centre, est le produit de la multiplication de sa jauge brute, jusqu'à concurrence de 50 000, par 1,65 \$.

PARTIE III

Dispositions générales

9. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le droit pour les services à la navigation maritime que doit payer le navire non canadien qui ne sert pas principalement au transport de biens ou de marchandises et qui est exploité dans les eaux canadiennes de la région de Terre-Neuve, de la région des Maritimes ou de la région Laurentienne et du Centre, et qui n'est pas assujéti aux autres droits fixés par le présent barème des droits, est le produit de la multiplication de sa jauge brute, jusqu'à concurrence de 50 000, par 0,38 \$.

(2) Le droit prévu au paragraphe (1) est payé au plus une fois par mois civil.

10. Le droit pour les services à la navigation maritime que doit payer le navire non canadien ou le navire canadien non dédouané qui est exploité dans les eaux canadiennes conformément à une licence délivrée en vertu de la *Loi sur le cabotage*, est le produit de la multiplication de sa jauge brute, jusqu'à concurrence de 50 000, par 0,38 \$ et le nombre de périodes de 30 jours ou parties de périodes de 30 jours durant lequel la licence est valide.

Droit minimal

11. Le montant minimal à payer pour les droits payables conformément aux articles 6 à 10 s'élève à 25 \$ par navire.

Perception des droits

12. Tout droit prévu par le présent barème des droits doit être payé par le navire à la suite de la délivrance au navire, au représentant autorisé au sens de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, ou à un agent du navire, d'une facture établie par le ministre ou une personne autorisée par le ministre.

Entrée en vigueur

13. Le présent barème des droits entre en vigueur le 1^{er} juillet 2019.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the fee schedule.)

The Marine Navigation Services Fee (MNSF) was introduced in 1998 to recover a portion of the costs in delivering Canadian Coast Guard aids to navigation services and marine traffic services to the commercial marine industry.

This MNSF schedule replaces and revises the previous MNSF fee schedule. The principal changes to the MNSF schedule are the following:

- The Marine Navigation Services Fee rates will be adjusted annually to inflation beginning January 1, 2020. This change is in accordance with the *Service Fees Act*, which requires all federal user fees to be adjusted annually for inflation, based on the Consumer Price Index.
- The MNSF re-supply exemption area has been expanded to all northern remote communities. Currently, vessels involved in community re-supply for Arctic communities (north of 60° latitude) are exempt from paying the MNSF. The re-supply exemption area will now include all northern remote communities listed in the Canada Revenue Agency's Prescribed Northern Zones. Vessels re-supplying these remote northern communities will be exempt from the MNSF.
- The MNSF discount for vessels equipped with Precision Navigation Systems (PNS) has been removed. The 5% discount was introduced in the late 1990s as a temporary incentive to encourage the commercial shipping industry to carry Differential Global Positioning Systems (DGPS) and Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS). The Coast Guard has removed this discount since the International Maritime Organization (IMO) now requires vessels to carry this equipment.
- Small boats rented as pleasure crafts in the Western Region will no longer be subject to the MNSF.
- This MNSF schedule comes into force on July 1, 2019.

[24-1-o]

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du barème des droits.)

Les droits de services à la navigation maritime (DSNM) ont été instaurés en 1998 afin de permettre à la Garde côtière canadienne de recouvrer une partie des frais rattachés aux services d'aide à la navigation et de trafic maritime qu'elle fournit à l'industrie du transport maritime commercial.

Le présent barème des DSNM remplace le barème précédent. Les principaux changements apportés sont les suivants :

- les DSNM seront rajustés annuellement en fonction du taux d'inflation à compter du 1^{er} janvier 2020. Ce changement est conforme à la *Loi sur les frais de service*, aux termes de laquelle tous les frais d'utilisation imposés par le gouvernement fédéral doivent être rajustés chaque année en fonction du taux d'inflation, selon l'indice des prix à la consommation;
- la zone visée par la dispense des DSNM pour réapprovisionnement a été étendue à l'ensemble des communautés nordiques éloignées. À l'heure actuelle, les navires qui assurent le réapprovisionnement des communautés de l'Arctique (au nord du 60^e degré de latitude Nord) ne sont pas assujettis aux DSNM. La zone visée par la dispense englobe désormais toutes les communautés nordiques éloignées énumérées dans la liste des zones nordiques visées par règlement de l'Agence du revenu du Canada. Les navires qui réapprovisionnent ces communautés seront dispensés des DSNM;
- la réduction des DSNM pour les navires munis de systèmes de navigation de précision a été éliminée. La réduction de 5 % a été instaurée dans les années 1990 à titre de mesure incitative temporaire visant à encourager l'industrie du transport maritime commercial à se doter de systèmes de positionnement global différentiel (SPGD) et de systèmes électroniques de visualisation des cartes marines (ECDIS). La Garde côtière a éliminé cette réduction étant donné que l'Organisation maritime internationale (OMI) exige désormais que les navires soient équipés de tels systèmes.
- Les petites embarcations louées à titre récréatif dans la région de l'Ouest ne seront plus assujetties aux DSNM.
- Le barème des DSNM entre en vigueur le 1^{er} juillet 2019.

[24-1-o]

DEPARTMENT OF HEALTH**CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION
ACT, 1999***Proposed guideline for Canadian drinking water
quality for Escherichia coli*

Pursuant to subsection 55(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the Minister of Health hereby gives notice of a proposed guideline for Canadian drinking water quality for *Escherichia coli*. The proposed guidance document is available from June 14, 2019, to August 2, 2019, on the [Water Quality website](#). Any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of Health written comments on the proposed document. Comments must be sent to the Secretariat of the Federal-Provincial-Territorial Committee on Drinking Water, either by email at HC.water-eau.SC@canada.ca, or by regular mail to the Water and Air Quality Bureau, Health Canada, 269 Laurier Avenue West, A.L. 4903D, Ottawa, Ontario K1A 0K9.

June 6, 2019

David Morin

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

ANNEX**Proposed guideline**

A maximum acceptable concentration (MAC) of none detectable per 100 mL is proposed for *Escherichia coli* in drinking water.

Executive summary

This guideline technical document was prepared in collaboration with the Federal-Provincial-Territorial Committee on Drinking Water and assesses all available information on *Escherichia coli*.

Escherichia coli (*E. coli*) is a species of bacteria that is naturally found in the intestines of humans and warm-blooded animals. It is present in feces in high numbers and can be easily and affordably measured in water, which makes it a useful indicator of fecal contamination for drinking water providers. *E. coli* is the most widely used indicator for detecting fecal contamination in drinking water supplies worldwide. In drinking water monitoring programs, *E. coli* testing is used to provide information on the quality of the source water, the adequacy of treatment and the safety of the drinking water distributed to the consumer.

MINISTÈRE DE LA SANTÉ**LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (1999)***Projet de recommandation pour la qualité de l'eau
potable au Canada pour Escherichia coli*

En vertu du paragraphe 55(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, la ministre de la Santé donne avis, par la présente, d'un projet de recommandation pour la qualité de l'eau potable au Canada pour l'*Escherichia coli*. L'ébauche du document de conseils est affichée sur le [site Web de la qualité de l'eau](#) du 14 juin 2019 au 2 août 2019. Toute personne peut, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, faire part par écrit de ses commentaires sur le projet de cette recommandation à la ministre de la Santé. Les commentaires doivent être envoyés au Secrétariat du Comité fédéral-provincial-territorial sur l'eau potable, soit par courriel à HC.water-eau.SC@canada.ca, ou par la poste au Bureau de la qualité de l'eau et de l'air, Santé Canada, 269, avenue Laurier Ouest, I.A. 4903D, Ottawa (Ontario) K1A 0K9.

Le 6 juin 2019

Le directeur général
Direction de la sécurité des milieux

David Morin

Au nom de la ministre de la Santé

ANNEXE**Recommandation proposée**

Une concentration maximale acceptable (CMA) proposée pour *Escherichia coli* dans l'eau potable est d'aucun microorganisme détectable par 100 mL.

Sommaire

Le présent document technique a été préparé en collaboration avec le Comité fédéral-provincial-territorial sur l'eau potable (CEP) pour évaluer toute l'information disponible sur *Escherichia coli*.

Escherichia coli (*E. coli*) est une espèce de bactérie qu'on trouve naturellement dans les intestins des humains et des animaux à sang chaud. Elle est présente en grand nombre dans les matières fécales et peut facilement être mesurée dans l'eau, ce qui en fait un indicateur utile de la contamination fécale pour les fournisseurs d'eau potable. *E. coli* est l'indicateur le plus répandu pour détecter la contamination fécale dans les systèmes d'approvisionnement en eau potable du monde entier. Dans le cadre de programmes de surveillance de l'eau potable, la détection d'*E. coli* sert à fournir de l'information sur la qualité de la source d'approvisionnement en eau, le caractère adéquat

Significance of *E. coli* in drinking water systems and their sources

E. coli monitoring should be used, in conjunction with other indicators, as part of a multi-barrier approach to producing drinking water of an acceptable quality. Drinking water sources are commonly impacted by fecal contamination from either human or animal sources and, as a result, usually contain *E. coli*. Its presence in a water sample is considered a good indicator of recent fecal contamination. The ability to detect fecal contamination in drinking water is a necessity, as pathogenic microorganisms from human and animal feces in drinking water pose the greatest danger to public health.

Under a risk management approach to drinking water systems such as a multi-barrier or water safety plan approach, monitoring for *E. coli* is used as part of the water quality verification process to show that the natural and treatment barriers in place are providing the necessary level of control needed. The detection of *E. coli* in drinking water indicates fecal contamination and that fecal pathogens may be present, which can pose a health risk to consumers. In a groundwater source, the presence of *E. coli* indicates that the groundwater has been affected by fecal contamination, while in treated drinking water the presence of *E. coli* can signal that treatment is inadequate or that the treated water has become contaminated during distribution. If testing confirms the presence of *E. coli* in drinking water, actions that can be taken include notifying the responsible authorities, using a boil water advisory and implementing corrective actions.

Using multiple parameters in drinking water verification monitoring as indicators of general microbiological water quality (such as total coliforms, heterotrophic plate counts) or additional indicators of fecal contamination (enterococci) is a good way for water utilities to enhance the potential to identify issues and thus trigger responses.

Treatment

In drinking water systems that are properly designed and operated, water that is treated to meet the guidelines for enteric viruses (minimum 4 log removal of viruses) or enteric protozoa (minimum 3 log removal of protozoa) will be capable of achieving the proposed MAC of none detectable per 100 mL for *E. coli*. Detecting *E. coli* in drinking water indicates that there is a potential health

du traitement et la salubrité de l'eau potable distribuée au consommateur.

Importance d'*E. coli* dans les systèmes d'approvisionnement en eau potable et leurs sources

On devrait recourir à la surveillance d'*E. coli* en combinaison avec d'autres indicateurs dans le cadre d'une approche à barrières multiples afin d'obtenir une eau potable de qualité acceptable. Puisque les sources d'approvisionnement en eau potable sont souvent touchées par une contamination fécale d'origine humaine ou animale, il est possible d'en déceler la présence d'*E. coli*. Sa présence dans un échantillon d'eau est considérée comme un bon indicateur de contamination fécale récente. Il est essentiel de pouvoir détecter une contamination de l'eau potable par des matières fécales, car les microorganismes pathogènes provenant de matières fécales d'origine humaine ou animale posent un grave danger pour la santé publique.

Dans le cadre d'une approche de gestion des risques pour les systèmes d'approvisionnement en eau potable, comme une approche à barrières multiples ou un plan de salubrité de l'eau, la surveillance d'*E. coli* est utilisée dans le cadre du processus de vérification de la qualité de l'eau pour démontrer que les barrières naturelles et les procédés de traitement en place assurent le degré de contrôle nécessaire. La détection d'*E. coli* dans l'eau potable indique une contamination fécale et la présence possible d'agents pathogènes fécaux qui peuvent poser un risque pour la santé des consommateurs. Dans une source d'eau souterraine, la présence d'*E. coli* indique que l'eau souterraine est contaminée par des matières fécales, tandis que dans l'eau potable traitée, la présence d'*E. coli* peut indiquer que le traitement est inadéquat ou que l'eau traitée a été contaminée pendant la distribution. Si des analyses confirment la présence d'*E. coli* dans l'eau potable, les mesures qui peuvent être prises consistent notamment à aviser les autorités responsables, émettre un avis d'ébullition de l'eau et appliquer des mesures correctives.

Dans le cadre de la surveillance et de la vérification de l'eau potable, l'utilisation de multiples paramètres comme indicateurs de la qualité microbiologique générale de l'eau (comme les coliformes totaux, la numération des bactéries hétérotrophes) ou d'autres indicateurs de contamination fécale (entérocoques) est une bonne façon pour les services d'eau de renforcer le potentiel de reconnaissance des problèmes et de prendre les mesures appropriées.

Traitement

Dans les systèmes d'approvisionnement en eau potable bien conçus et exploités, l'eau qui y est traitée conformément aux recommandations relatives aux virus entériques (élimination minimale de 4 log de virus) ou aux protozoaires entériques (élimination minimale de 3 log de protozoaires) pourra atteindre la CMA proposée d'aucun microorganisme détectable d'*E. coli* par 100 mL. La

risk from consuming the water; however, *E. coli* testing on its own is not able to confirm the presence or absence of drinking water pathogens.

For municipal-scale systems, it is important to apply a monitoring approach that includes the use of multiple operational and water quality verification parameters (e.g. turbidity, disinfection measurements, *E. coli*), in order to verify that the water has been adequately treated and is therefore of an acceptable microbiological quality. For residential-scale systems, regular *E. coli* testing combined with monitoring of critical processes, regular physical inspections and a source water assessment can be used to confirm the quality of the drinking water supply.

International considerations

Drinking water guidelines, standards and/or guidance from other national and international organizations may vary due to the age of the assessments as well as differing policies and approaches.

The proposed MAC for *E. coli* is consistent with drinking water guidelines established by other countries and international organizations. The World Health Organization, the European Union, the United States Environmental Protection Agency and the Australia National Health and Medical Research Council have all established a limit of zero *E. coli* per 100 mL.

[24-1-0]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Interim Order No. 5 Respecting Flooded Areas

Whereas the Minister of Transport is of the opinion that the annexed *Interim Order No. 5 Respecting Flooded Areas* is required to deal with a direct or indirect risk to marine safety or to the marine environment;

And whereas the provisions of the annexed Order may be contained in a regulation made pursuant to subsection 35.1(1)^a and paragraphs 136(1)(f)^b and (h)^b, 207(f) and 244(f)^c, (g) and (h)^d of the *Canada Shipping Act, 2001*^e;

^a S.C. 2018, c. 27, s. 692

^b S.C. 2005, c. 29, s. 18

^c S.C. 2014, c. 29, s. 75(1)

^d S.C. 2018, c. 27, s. 709

^e S.C. 2001, c. 26

détection d'*E. coli* dans l'eau potable indique qu'il y a un risque potentiel pour la santé découlant de la consommation de cette eau; toutefois, les tests de détection d'*E. coli* ne permettent pas à eux seuls de confirmer la présence ou l'absence d'agents pathogènes dans l'eau potable.

Pour les systèmes à l'échelle municipale, il est important d'appliquer une approche de surveillance qui comprend l'utilisation de multiples paramètres opérationnels et de vérification de la qualité de l'eau (par exemple turbidité, mesures de désinfection, *E. coli*), afin de vérifier que l'eau a été traitée adéquatement et est donc d'une qualité microbiologique acceptable. Dans le cas des systèmes à l'échelle résidentielle, des tests de détection réguliers d'*E. coli* combinés à une surveillance des processus critiques, des inspections physiques régulières et une évaluation de la source d'approvisionnement en eau peuvent être utilisés pour confirmer la qualité de l'approvisionnement d'eau potable.

Considérations internationales

Les recommandations, normes ou directives relatives à la qualité de l'eau potable d'autres organismes nationaux et internationaux peuvent varier en raison de l'âge des évaluations ainsi que des politiques et des démarches adoptées.

La CMA proposée pour *E. coli* est conforme aux recommandations sur l'eau potable établies par d'autres pays et organisations internationales. L'Organisation mondiale de la Santé, l'Union européenne, la United States Environmental Protection Agency et le Australian National Health and Medical Research Council ont tous établi une limite de zéro *E. coli* par 100 mL.

[24-1-0]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Arrêté d'urgence n° 5 visant les zones inondées

Attendu que le ministre des Transports estime que l'*Arrêté d'urgence n° 5 visant les zones inondées*, ci-après, est nécessaire pour parer à un risque — direct ou indirect — à la sécurité maritime ou au milieu marin;

Attendu que les dispositions de cet arrêté, peuvent faire l'objet d'un règlement pris en vertu du paragraphe 35.1(1)^a, des alinéas 136(1)f)^b et h)^b, 207f) et 244f)^c, g) et h)^d de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^e,

^a L.C. 2018, ch. 27, art. 692

^b L.C. 2005, ch. 29, art. 18

^c L.C. 2014, ch. 29, par. 75(1)

^d L.C. 2018, ch. 27, art. 709

^e L.C. 2001, ch. 26

Therefore, the Minister of Transport, pursuant to subsection 10.1(1)^f of the *Canada Shipping Act, 2001*^e, makes the annexed *Interim Order No. 5 Respecting Flooded Areas*.

Ottawa, May 30, 2019

Marc Garneau
Minister of Transport

Interim Order No. 5 Respecting Flooded Areas

Interpretation

Interpretation

1 Unless the context requires otherwise, words and expressions used in this Interim Order have the same meaning as in the *Vessel Operation Restriction Regulations*.

Prohibition

Operation of vessels

2 No person shall operate a vessel in the part of the Ottawa River, in Ontario or Quebec, between the western point of Île Dubé in the Parc National De Plaisance and the Grenville lighthouse.

Exception

Persons

3 Section 2 does not apply to vessels operated by any of the following persons:

- (a)** a local authority employee;
- (b)** a member of a fire department or police force;
- (c)** an officer or non-commissioned member of the Canadian Forces;
- (d)** an officer of the Canadian Coast Guard;
- (e)** a person who operates a public ferry service in the waters referred to in paragraph 2(a) or (b); and
- (f)** a person who operates a vessel solely to gain access to their property that is not accessible by road.

À ces causes, le ministre des Transports, en vertu du paragraphe 10.1(1)^f de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^e, prend l'*Arrêté d'urgence n° 5 visant les zones inondées*, ci-après.

Ottawa, le 30 mai 2019

Le ministre des Transports
Marc Garneau

Arrêté d'urgence n° 5 visant les zones inondées

Interprétation

Interprétation

1 Sauf indication contraire du contexte, les termes utilisés dans le présent arrêté d'urgence s'entendent au sens du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*.

Interdiction

Utilisation des bâtiments

2 Il est interdit d'utiliser un bâtiment dans la partie de la rivière des Outaouais, en Ontario ou au Québec, entre la pointe ouest de l'île Dubé dans le parc national de Plaisance et le phare de Grenville.

Exception

Personnes

3 L'article 2 ne s'applique pas aux bâtiments utilisés par les personnes suivantes :

- a)** tout employé d'une administration locale;
- b)** tout membre d'un service d'incendie ou d'un corps policier;
- c)** tout officier ou militaire du rang des Forces canadiennes;
- d)** tout officier de la Garde côtière canadienne;
- e)** toute personne qui exploite un service de traversier public dans les eaux visées aux alinéas 2a) ou b);
- f)** toute personne qui utilise le bâtiment uniquement pour avoir accès à sa propriété inaccessible par la route.

^e S.C. 2001, c. 26

^f S.C. 2018, c. 27, s. 690

^e L.C. 2001, ch. 26

^f L.C. 2018, ch. 27, art. 690

Enforcement

Enforcement officers

4 For the purpose of ensuring compliance with section 2, the persons or classes of persons set out in the table to this section are appointed or specified as enforcement officers.

TABLE

Item	Column 1 Persons or Classes of Persons	Column 2 Geographic Location
1	A member of the Royal Canadian Mounted Police	Ontario and Quebec
2	A member of any harbour or river police force	Ontario and Quebec
3	A member of any provincial, county or municipal police force	Ontario and Quebec
4	A marine safety inspector	Ontario and Quebec
5	A pleasure craft safety inspector	Ontario and Quebec
6	A person employed as park warden by Parks Canada and appointed under the <i>Canada National Parks Act</i>	Ontario and Quebec
7	A person employed as marine conservation area warden by Parks Canada and appointed under the <i>Canada National Marine Conservation Areas Act</i>	Ontario and Quebec
8	A person employed as conservation officer by the National Capital Commission	National Capital Region
9	A First Nations Constable appointed under the <i>Ontario Police Services Act</i> , R.S.O. 1990, c. P.15	Ontario

Powers

5 An enforcement officer may

- (a) prohibit the movement of any vessel or direct it to move as specified by the enforcement officer; and
- (b) stop and board any vessel at any reasonable time and
- (i) direct any person to put into operation or cease operating any equipment on board the vessel,

Contrôle d'application

Agents de l'autorité

4 Les personnes mentionnées au tableau du présent article, individuellement ou par catégories, sont nommées à titre d'agents de l'autorité chargés de l'application de l'article 2.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Personnes ou catégories de personnes	Colonne 2 Lieu géographique
1	Membre de la Gendarmerie royale du Canada	En Ontario et au Québec
2	Membre d'une force de police portuaire ou fluviale	En Ontario et au Québec
3	Membre de toute force de police d'une province, d'un comté ou d'une municipalité	En Ontario et au Québec
4	Inspecteur de la sécurité maritime	En Ontario et au Québec
5	Inspecteur des embarcations de plaisance	En Ontario et au Québec
6	Personne employée comme garde de parc par Parcs Canada et nommée en vertu de la <i>Loi sur les parcs nationaux du Canada</i>	En Ontario et au Québec
7	Personne employée comme garde d'aire marine de conservation par Parcs Canada et nommée en vertu de la <i>Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada</i>	En Ontario et au Québec
8	Personne employée comme agent de conservation par la Commission de la capitale nationale	Dans la région de la capitale nationale
9	Agent des Premières Nations nommé en vertu de la <i>Loi sur les services policiers</i> , L.R.O. 1990, ch. P.15	En Ontario

Attributions

5 L'agent de l'autorité peut :

- a) interdire le déplacement de tout bâtiment ou l'ordonner de la façon qu'il précise;
- b) immobiliser tout bâtiment et y monter à bord à toute heure convenable et :
- (i) ordonner à quiconque de faire fonctionner l'équipement à bord du bâtiment ou de cesser de le faire fonctionner,

(ii) ask any pertinent questions of, and demand all reasonable assistance from, any person on board the vessel, and

(iii) require that any person on board the vessel provide to the enforcement officer, for examination, any document or information that is in the person's possession.

Designated Provision

Designation

6 (1) The provision set out in column 1 of the schedule is designated as a provision the contravention of which may be dealt with under and in accordance with the procedure set out in sections 229 to 242 of the *Canada Shipping Act, 2001*.

Penalties

(2) The range of penalties set out in column 2 of the schedule is the range of penalties payable in respect of a contravention of the designated provision set out in column 1.

Repeal

7 Interim Order No. 4 Respecting Flooded Areas, made on May 24, 2019, is repealed.

SCHEDULE

(Subsections 6(1) and (2))

Designated Provision

Column 1	Column 2
Designated Provision	Range of Penalties (\$) Individual
Section 2	250 to 5,000

[24-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Order Repealing Interim Order No. 5 Respecting Flooded Areas

Whereas, pursuant to subsection 10.1(1)^a of the *Canada Shipping Act, 2001*^b, the Minister of Transport

^a S.C. 2018, c. 27, s. 690

^b S.C. 2001, c. 26

(ii) poser toute question pertinente aux personnes à bord du bâtiment et leur demander toute aide raisonnable,

(iii) exiger de toute personne à bord du bâtiment qu'elle lui présente, pour examen, tout document ou tout renseignement qu'elle possède.

Texte désigné

Désignation

6 (1) Le texte figurant à la colonne 1 de l'annexe est désigné comme texte dont la contravention peut être traitée conformément à la procédure prévue aux articles 229 à 242 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Pénalités

(2) Le barème des sanctions indiqué à la colonne 2 de l'annexe constitue le barème des sanctions à payer au titre d'une contravention au texte désigné figurant à la colonne 1.

Abrogation

7 L'Arrêté d'urgence n° 4 visant les zones inondées pris le 24 mai 2019 est abrogé.

ANNEXE

(paragraphe 6(1) et (2))

Texte désigné

Colonne 1	Colonne 2
Texte désigné	Barème des sanctions (\$) Personne physique
Article 2	250 à 5 000

[24-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Arrêté abrogeant l'Arrêté d'urgence n° 5 visant les zones inondées

Attendu que, en vertu du paragraphe 10.1(1)^a de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^b, le

^a L.C. 2018, ch. 27, art. 690

^b L.C. 2001, ch. 26

made *Interim Order No. 5 Respecting Flooded Areas* on May 30, 2019;

And whereas, *Interim Order No. 5 Respecting Flooded Areas* is no longer required to deal with a direct or indirect risk to marine safety or to the marine environment;

Therefore, the Minister of Transport, pursuant to subsection 10.1(2)^a of the *Canada Shipping Act, 2001*^b, makes the annexed *Order Repealing Interim Order No. 5 Respecting Flooded Areas*.

Ottawa, June 4, 2019

Marc Garneau
Minister of Transport

Order Repealing Interim Order No. 5 Respecting Flooded Areas

Repeal

1 *Interim Order No. 5 Respecting Flooded Areas*, made on May 30, 2019, is repealed.

[24-1-o]

INNOVATION, SCIENCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT CANADA

RADIOCOMMUNICATION ACT

Notice No. DGSO-003-19 – Extension to the reply comment period: Consultation on the Spectrum Licence Renewal Process for Non-Auctioned Broadband Radio Services (BRS) Licences

Notice No. DGSO-002-19, *Consultation on the Spectrum Licence Renewal Process for Non-Auctioned Broadband Radio Services (BRS) Licences*, was published on the Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED) [Spectrum Management and Telecommunications website](#) on May 16, 2019.

The purpose of the present notice is to advise all interested parties that the deadline for submission of reply comments has been extended to June 18, 2019. All comments received will be posted on ISED's [Spectrum Management and Telecommunications website](#).

^a S.C. 2018, c. 27, s. 690

^b S.C. 2001, c. 26

ministre des Transports a pris l'*Arrêté d'urgence n° 5 visant les zones inondées* le 30 mai 2019;

Attendu que le ministre des Transports estime que l'*Arrêté d'urgence n° 5 visant les zones inondées*, n'est plus nécessaire pour parer à un risque — direct ou indirect — à la sécurité maritime ou au milieu marin;

À ces causes, le ministre des Transports, en vertu du paragraphe 10.1(2)^a de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^b, prend l'*Arrêté abrogeant l'Arrêté d'urgence n°5 visant les zones inondées*.

Ottawa, le 4 juin 2019

Le ministre des Transports
Marc Garneau

Arrêté abrogeant l'Arrêté d'urgence n° 5 visant les zones inondées

Abrogation

1 L'*Arrêté d'urgence n° 5 visant les zones inondées* pris le 30 mai 2019 est abrogé.

[24-1-o]

INNOVATION, SCIENCES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

Avis n° DGSO-003-19 – Prolongation de la période de réception des commentaires : Consultation sur le processus de renouvellement des licences de spectre visant les licences du service radio à large bande (SRLB) non mises aux enchères

L'avis n° DSGO-002-19, *Consultation sur le processus de renouvellement des licences de spectre visant les licences du service radio à large bande (SRLB) non mises aux enchères*, a été publié le 16 mai 2019 sur le [site Web Gestion du spectre et télécommunications](#) d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE).

Le présent avis vise à informer toutes les parties intéressées que la date limite de présentation des réponses aux commentaires a été prolongée jusqu'au 18 juin 2019. Tous les commentaires reçus seront affichés sur le [site Web Gestion du spectre et télécommunications](#) d'ISDE.

^a L.C. 2018, ch. 27, art. 690

^b L.C. 2001, ch. 26

Obtaining copies

Copies of this notice and of documents referred to herein are available electronically on the [Spectrum Management and Telecommunications website](#).

Official versions of notices can be viewed on the [Canada Gazette website](#).

June 6, 2019

Elisabeth Lander

Acting Senior Director
Spectrum Management Operations Branch

[24-1-o]

PRIVY COUNCIL OFFICE*Appointment opportunities*

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

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

The Government of Canada is currently seeking applications from diverse and talented Canadians from across the country who are interested in the following positions.

Current opportunities

The following opportunities for appointments to Governor in Council positions are currently open for applications. Every opportunity is open for a minimum of two weeks from the date of posting on the [Governor in Council Appointments website](#).

Obtention de copies

Le présent avis et tout document cité sont affichés sur le [site Web Gestion du spectre et télécommunications](#).

On peut obtenir la version officielle des avis sur le [site Web de la Gazette du Canada](#).

Le 6 juin 2019

La directrice principale par intérim
Direction générale des opérations de la
gestion du spectre

Elisabeth Lander

[24-1-o]

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ*Possibilités de nominations*

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

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

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

Possibilités d'emploi actuelles

Les possibilités de nominations des postes pourvus par décret suivantes sont actuellement ouvertes aux demandes. Chaque possibilité est ouverte aux demandes pour un minimum de deux semaines à compter de la date de la publication sur le [site Web des nominations par le gouverneur en conseil](#).

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Chief Administrator	Administrative Tribunals Support Service of Canada		Administrateur en chef	Service canadien d'appui aux tribunaux administratifs	
Chairperson	Asia-Pacific Foundation of Canada		Président du conseil	Fondation Asie-Pacifique du Canada	
Chairperson and Director	Atomic Energy of Canada Limited		Président et administrateur	Énergie atomique du Canada, Limitée	
Chairperson	Canada Foundation for Sustainable Development Technology		Président	Fondation du Canada pour l'appui technologique au développement durable	
Chairperson and Vice-Chairperson	Canada Industrial Relations Board		Président et vice-président	Conseil canadien des relations industrielles	
Chairperson	Canada Lands Company Limited		Président du conseil	Société immobilière du Canada Limitée	
President and Chief Executive Officer	Canada Lands Company Limited		Président et premier dirigeant	Société immobilière du Canada Limitée	
Chairperson (joint federal Governor in Council and provincial Lieutenant Governor appointment)	Canada– Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board		Président (nommé par le gouverneur en conseil fédéral et le lieutenant-gouverneur de la province)	Office Canada – Terre-Neuve-et- Labrador des hydrocarbures extracôtiers	
Board Member (Anticipatory)	Canadian Accessibility Standards Development Organization		Membre du conseil (anticipatoire)	Organisation canadienne d'élaboration de normes d'accessibilité	
Chairperson (Anticipatory)	Canadian Accessibility Standards Development Organization		Président (anticipatoire)	Organisation canadienne d'élaboration de normes d'accessibilité	
Chief Executive Officer (Anticipatory)	Canadian Accessibility Standards Development Organization		Directeur général (anticipatoire)	Organisation canadienne d'élaboration de normes d'accessibilité	
Vice-Chairperson (Anticipatory)	Canadian Accessibility Standards Development Organization		Vice-président (anticipatoire)	Organisation canadienne d'élaboration de normes d'accessibilité	
Chairperson	Canadian Dairy Commission		Président	Commission canadienne du lait	
Chairperson, Vice-Chairperson and Director	Canadian Energy Regulator		Président, vice-président et administrateur	Régie canadienne de l'énergie	
Chief Executive Officer	Canadian Energy Regulator		Président-directeur général	Régie canadienne de l'énergie	
Lead Commissioner, Deputy Lead Commissioner and Commissioner	Canadian Energy Regulator		Commissaire en chef, commissaire en chef adjoint et commissaire	Régie canadienne de l'énergie	
Pay Equity Commissioner	Canadian Human Rights Commission		Commissaire à l'équité salariale	Commission canadienne des droits de la personne	
Permanent Member	Canadian Nuclear Safety Commission		Commissaire permanent	Commission canadienne de sûreté nucléaire	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Regional Member (British Columbia/ Yukon)	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission		Membre régional (Colombie-Britannique/ Yukon)	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
Regional Member (Quebec)	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission		Membre régional (Québec)	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
Chairperson and Member	Canadian Statistics Advisory Council		Président du conseil et membre	Conseil consultatif canadien de la statistique	
President (Chief Executive Officer)	Canadian Tourism Commission		Président-directeur général (premier dirigeant)	Commission canadienne du tourisme	
President and Chief Executive Officer	Defense Construction (1951) Limited		Président et premier dirigeant	Construction de défense (1951) Limitée	
Chairperson	Farm Credit Canada		Président du conseil	Financement agricole Canada	
President and Chief Executive Officer	Farm Credit Canada		Président-directeur général	Financement agricole Canada	
Commissioner	Financial Consumer Agency of Canada		Commissaire	Agence de la consommation en matière financière du Canada	
Chairperson	First Nations Financial Management Board		Président	Conseil de gestion financière des Premières Nations	
Director	Freshwater Fish Marketing Corporation		Administrateur	Office de commercialisation du poisson d'eau douce	
Director (Federal)	Hamilton Port Authority		Administrateur (fédéral)	Administration portuaire de Hamilton	
Sergeant-at-Arms and Corporate Security Officer	House of Commons		Sergent d'armes et agent de sécurité institutionnelle	Chambre des communes	
Member (appointment to roster)	International Trade and International Investment Dispute Settlement Bodies		Membre (nomination à une liste)	Organes de règlement des différends - commerce international et investissement international	
Member	National Capital Commission		Membre	Commission de la capitale nationale	
Government Film Commissioner	National Film Board		Commissaire du gouvernement à la cinématographie	Office national du film	
President	Natural Sciences and Engineering Research Council of Canada		Président	Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada	
Auditor General of Canada	Office of the Auditor General		Vérificateur général du Canada	Bureau du vérificateur général	
Chief Accessibility Officer (Anticipatory)	Office of the Chief Accessibility Officer		Dirigeant principal de l'accessibilité (anticipatoire)	Bureau du dirigeant principal de l'accessibilité	

Position	Organization	Closing date
Ombudsperson	Office of the Ombudsperson for National Defence and Canadian Forces	
Director (Federal)	Oshawa Port Authority	
Chairperson	Pacific Pilotage Authority	
Chief Executive Officer	Parks Canada	
Vice-Chairperson and Member	Patented Medicine Prices Review Board	
Commissioner	Public Service Commission	
Member and Alternate Member	Renewable Resources Board (Gwich'in)	
Member and Alternate Member	Renewable Resources Board (Sahtu)	
Principal	Royal Military College of Canada	
Chairperson	Telefilm Canada	

[24-1-o]

Poste	Organisation	Date de clôture
Ombudsman	Bureau de l'Ombudsman de la Défense nationale et des Forces canadiennes	
Administrateur (fédéral)	Administration portuaire d'Oshawa	
Président du conseil	Administration de pilotage du Pacifique	
Directeur général	Parcs Canada	
Vice-président et membre	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés	
Commissaire	Commission de la fonction publique	
Membre et membre suppléant	Office des ressources renouvelables (Gwich'in)	
Membre et membre suppléant	Office des ressources renouvelables (Sahtu)	
Recteur	Collège militaire royal du Canada	
Président	Téléfilm Canada	

[24-1-o]

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, 42nd Parliament

PRIVATE BILLS

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

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

Charles Robert

Clerk of the House of Commons

ROYAL ASSENT

Monday, May 27, 2019

On Monday, May 27, 2019, Her Excellency the Governor General signified assent in Her Majesty's name to the bills listed below.

Assent was signified by written declaration, pursuant to the *Royal Assent Act*, S.C. 2002, c. 15. Section 5 of that Act provides that each Act "... is deemed to be assented to on the day on which the two Houses of Parliament have been notified of the declaration."

The Senate was notified of the written declaration on Monday, May 27, 2019.

The House of Commons was notified of the written declaration on Monday, May 27, 2019.

An Act to amend the Canada-Israel Free Trade Agreement Implementation Act and to make related amendments to other Acts
(Bill C-85, chapter 6, 2019)

An Act to implement the Convention between Canada and the Republic of Madagascar for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income
(Bill S-6, chapter 7, 2019)

An Act to amend the Oceans Act and the Canada Petroleum Resources Act
(Bill C-55, chapter 8, 2019)

Richard Denis

Clerk of the Senate and Clerk of the Parliaments

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, 42^e législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 28 novembre 2015.

Pour d'autres renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés à l'adresse suivante : Chambre des communes, Édifice de l'Ouest, pièce 314-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-9511.

Le greffier de la Chambre des communes

Charles Robert**SANCTION ROYALE**

Le lundi 27 mai 2019

Le lundi 27 mai 2019, Son Excellence la Gouverneure générale a accordé la sanction royale au nom de Sa Majesté aux projets de loi mentionnés ci-dessous.

La sanction a été octroyée par déclaration écrite, conformément à la *Loi sur la sanction royale*, L.C. 2002, ch. 15. Aux termes de l'article 5 de cette loi, « la déclaration écrite porte sanction royale le jour où les deux chambres du Parlement en ont été avisées ».

Le Sénat a été informé de la déclaration écrite le lundi 27 mai 2019.

La Chambre des communes a été informée de la déclaration écrite le lundi 27 mai 2019.

Loi modifiant la Loi de mise en œuvre de l'Accord de libre-échange Canada-Israël et apportant des modifications connexes à d'autres lois
(Projet de loi C-85, chapitre 6, 2019)

Loi mettant en œuvre la Convention entre le Canada et la République de Madagascar en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu
(Projet de loi S-6, chapitre 7, 2019)

Loi modifiant la Loi sur les océans et la Loi fédérale sur les hydrocarbures
(Projet de loi C-55, chapitre 8, 2019)

Le greffier du Sénat et greffier des Parlements

Richard Denis

OFFICE OF THE CHIEF ELECTORAL OFFICER

CANADA ELECTIONS ACT

Deregistration of registered electoral district associations

On application by the electoral district association, in accordance with subsection 467(1) of the *Canada Elections Act*, the following associations are deregistered, effective June 30, 2019:

Bloc Québécois de Laval–Les Îles
CHP York–Simcoe

June 4, 2019

Josée Villeneuve
Senior Director
Political Financing

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Radiation d'associations de circonscription enregistrées

À la demande de l'association de circonscription, conformément au paragraphe 467(1) de la *Loi électorale du Canada*, les associations suivantes sont radiées à compter du 30 juin 2019:

Bloc Québécois de Laval–Les Îles
PHC York–Simcoe

Le 4 juin 2019

La directrice principale
Financement politique
Josée Villeneuve

COMMISSIONS**CANADA REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of charities*

The following notice of intention to revoke was sent to the charities listed below because they have not met the filing requirements of the *Income Tax Act*:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(c) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charity listed below and that by virtue of subsection 168(2) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*.”

COMMISSIONS**AGENCE DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu'ils n'ont pas présenté leurs déclarations tel qu'il est requis en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)c) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous, et qu'en vertu du paragraphe 168(2) de cette loi, la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la date de publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
106793185RR0001	BIG BROTHERS, BIG SISTERS OF FORT ST. JOHN, FORT ST. JOHN, B.C.
107547317RR0001	JOIN THE FAMILY CHRISTIAN MINISTRIES, AJAX, ONT.
108022732RR0001	ST. JOHN'S CHURCH, KINGSTON, ONT.
118829977RR0001	CANADIAN CELIAC ASSOCIATION (SASKATOON CHAPTER), SASKATOON, SASK.
118852052RR0001	CHILDREN OF THE LIVING GOD COMMUNITY INC., WINNIPEG, MAN.
119098168RR0001	PREECEVILLE CEMETERY ASSOCIATION, PREECEVILLE, SASK.
119155380RR0001	SOCIETY OF ST. VINCENT DE PAUL ST. ANTHONY'S CONFERENCE VANCOUVER, BC, VANCOUVER, B.C.
119156099RR0001	SOLOMON BENEVOLENT FOUNDATION, PORT MOODY, B.C.
119179059RR0001	ST. JOHN LUTHERAN CHURCH, LANG, SASK.
119188258RR0001	ST. MARY'S BAY UNITED BAPTIST CHURCH, BARTON, N.S.
119198026RR0002	ST. PETER'S CHURCH SIX NATIONS RESERVE WEST PARISH, OHSWEKEN, ONT.
119245587RR0001	MISSION HERITAGE ASSOCIATION, MISSION, B.C.
119246247RR0001	THE MYLES ROBINSON MEMORIAL HEART FUND INC., WINNIPEG, MAN.
119274041RR0001	UKRAINIAN CATHOLIC PARISH OF ST. JOHN THE BAPTIST, LAMONT, ALTA.
122275068RR0001	THE VOLUNTEER PROGRAMS ASSOCIATION - FORT SASKATCHEWAN, FORT SASKATCHEWAN, ALTA.
124262759RR0001	SMITHS FALLS RAILWAY MUSEUM CORPORATION, SMITHS FALLS, ONT.
128299096RR0001	J & F HOME DAY CARE SERVICES INCORPORATED, TORONTO, ONT.
131641615RR0001	FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINT PIERRE AUX LIENS ARCHIDIOCÈSE DE MONTRÉAL, LACHINE (QC)
135742732RR0001	MUSÉE D'ART DE MONT SAINT-HILAIRE, ST-HILAIRE (QC)
135887891RR0001	NEW WESTMINSTER UNITED REFORMED CHURCH, RICHMOND, B.C.
138123518RR0001	SKEENA-KALUM HOUSING SOCIETY, TERRACE, B.C.
745643692RR0001	NEW HORIZONS CHARITABLE FOUNDATION, KITCHENER, ONT.
801001942RR0001	HOCKEY STEM CELL INSTITUTE SOCIETY, RICHMOND, B.C.
802844274RR0001	WALL STREET VILLAGE INC., BROCKVILLE, ONT.
803788462RR0001	VICTORY LIFE FAMILY CHURCH, ETOBICOKE, ONT.
811037225RR0001	UNITED THROUGH WORSHIP, BRAMPTON, ONT.
827233909RR0001	LIFE HOUSE CARE HOMES SOCIETY, CALGARY, ALTA.
827878729RR0001	THE STORK CLUB BIG BAND MUSEUM & HALL OF FAME, PORT STANLEY, ONT.
828311712RR0001	MAKOM, CREATIVE DOWNTOWN JUDAISM, TORONTO, ONT.
828362582RR0001	ST. PATRICK'S CHURCH & SHRINE MERLIN, MERLIN, ONT.
830748877RR0001	RIVER JORDAN MINISTRIES, NEPEAN, ONT.

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
833169964RR0001	HAMILTON ARK CHURCH, HAMILTON, ONT.
837351303RR0001	UPPER MIRAMICHI ONENESS PENTECOSTALS INC., ASTLE, N.B.
855405643RR0001	THE HOUSE OF REFUGE MINISTRIES, BRAMPTON, ONT.
858172281RR0001	KANESATAKE FOUNDATION FOR FAMILY HEALTH AND DEVELOPMENT, OKA, QUE.
858742547RR0001	ÉGLISE PENTECÔTE ROCH ÉTERNELLE IGLESIA PENTECOSTAL ROCA ETERNA ETERNAL ROCK PENTECOSTAL CHURCH, KINGSTON (ONT.)
861723435RR0001	MEDINA FOUNDATION, TORONTO, ONT.
862285194RR0001	SUDBURY # 11522 FOUNDATION, SUDBURY, ONT.
865347728RR0001	ANDREW & DISTRICT HISTORICAL ARCHIVES MUSEUM SOCIETY, ANDREW, ALTA.
866080484RR0001	THE JUNCTION, SMITHS FALLS AND DISTRICT CLUB FOR YOUTH, SMITHS FALLS, ONT.
866248701RR0001	ASSEMBLÉE-ÉGLISE DE DIEU DU TEMPS DE LA MOISSON / HARVEST TIME ASSEMBLY CHURCH OF GOD, MONTRÉAL (QC)
866771686RR0001	REFORMED EXPRESSION OF WORLDWIDE MARRIAGE ENCOUNTER, IN CANADA, ST. CATHARINES, ONT.
868674870RR0001	SRI MUTHU MAARI AMBAL TEMPLE, MISSISSAUGA, ONT.
870845435RR0001	LE DIOCÈSE MARONITE CATHOLIQUE CANADIEN - THE CANADIAN MARONITE CATHOLIC DIOCESE, MONTRÉAL (QC)
871572533RR0001	HAMPDEN AMBULANCE SERVICE, HAMPDEN, N.L.
871741690RR0001	HOMEPLACE NON-PROFIT EDUCATION INC., SCARBOROUGH, ONT.
871745022RR0001	MANITOBA HOUSE DROP-IN AND RESOURCE CENTRE INC., WINNIPEG, MAN.
873253090RR0001	PHILIPPINE WITNESS, ROSEAU RIVER, MAN.
875299406RR0001	SUMMERSIDE CHRISTIAN OUTREACH CENTRE, SUMMERSIDE, P.E.I.
876563966RR0001	OPERATION STREET CAT, PRINCE GEORGE, B.C.
877065565RR0001	DALL CEMETERY ASSOCIATION, SHELburne, N.S.
878828300RR0001	NORTH MIDDLESEX COMMUNITY MEDICAL CENTRE INC., PARKHILL, ONT.
883171217RR0001	HOMELAND INTERNATIONAL INC., VANCOUVER, B.C.
885372243RR0001	FAMILIES WITH CHILDREN FROM CHINA CHARITABLE FUND, TORONTO, ONT.
885451815RR0001	JOSEPH'S STOREHOUSE CHRISTIAN MINISTRIES (CALGARY), CALGARY, ALTA.
887025195RR0001	CENTRAL ORGANIZATION FOR JEWISH EDUCATION LUBAVITCH ALBERTA, CALGARY, ALTA.
888138047RR0001	SAANICH PENINSULA CHRISTADELPHIAN ECCLESIA, SIDNEY, B.C.
888173267RR0001	SHAMROCK BILLIARD CLUB, KILLARNEY, MAN.
888242799RR0002	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINT-ANTOINE-ILE-AUX-GRUES, ISLE-AUX-GRUES (QC)
888387461RR0001	SARON LUTHERAN CHURCH, CLIVE, ALTA.
888661832RR0001	CANADIAN CORD BLOOD FOUNDATION, SURREY, B.C.
888754868RR0001	TRINITY CEMETERY SOCIETY, RIVER HEBERT, N.S.
888886066RR0001	ISLAMIC SOCIETY OF COLD LAKE, COLD LAKE, ALTA.
889139770RR0001	WORLD FESTIVAL OF PHOTOGRAPHY SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
889350773RR0001	THE DONNA AND MICKEY HAJASH FOUNDATION, VICTORIA, B.C.
889553848RR0001	WESLEY UNITED CHURCH, PRINCE ALBERT, SASK.
889948667RR0001	FONDATION DE LA CLINIQUE DE RÉADAPTATION DE QUÉBEC, INC., QUÉBEC (QC)
890096183RR0001	CANADIAN ORGANIZATION FOR TROPICAL EDUCATION AND RAINFOREST CONSERVATION, SEGUIN, ONT.
890098247RR0001	CREMONA UNITED CHURCH, CREMONA, ALTA.
890271596RR0001	BORDERVIEW MENNONITE CHURCH, ROSEAU RIVER, MAN.
890643273RR0001	BEARSPAW BENEVOLENT FOUNDATION, CALGARY, ALTA.
891334369RR0001	ÉGLISE BAPTISTE DE LA GRÂCE-MONTRÉAL / GRACE BAPTIST CHURCH-MONTRÉAL, SAINT-LAURENT (QC)
891870842RR0001	CENTRE FOR INDIGENOUS SCHOLARS, BATCHEWANA FIRST NATION, ONT.
891913964RR0001	SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE DEUX-MONTAGNES, DEUX-MONTAGNES (QC)
892046046RR0001	ESSEX COUNTY FIREFIGHTERS' BURN UNIT FOUNDATION, TECUMSEH, ONT.
893040766RR0001	STEVE RUSSO EVANGELISTIC TEAM (CANADA), SMITHS FALLS, ONT.
893051979RR0001	PRAIRIE PINE PRESBYTERY, NORTH BATTLEFORD, SASK.
893097568RR0001	RESTORATION EVANGELISTIC MINISTRIES OF CANADA, SCARBOROUGH, ONT.
893266965RR0001	THE COMPASSIONATE FRIENDS OF COQUITLAM, B.C., COQUITLAM, B.C.

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
893360321RR0001	RÉSIDENCE ROSALIE, MONTRÉAL, (QC)
893409169RR0001	TEMPLETON SECONDARY SCHOOL EDUCATIONAL FOUNDATION, VANCOUVER, B.C.
893637066RR0001	INGLESIDE VOLUNTEER FIRE FIGHTERS ASSOCIATION, INGLESIDE, ONT.
895636504RR0001	MISSION OF SUCCESS LEARNING CENTRE (M.S.-L.C.), SCARBOROUGH, ONT.
897190617RR0001	NEW EDINBURGH COMMUNITY & ARTS CENTRE / CENTRE COMMUNAUTAIRE ET DES ARTS DE NEW EDINBURGH, OTTAWA, ONT.
898739503RR0001	THE SHEPHERD'S GATE MINISTRIES INC., CARON, SASK.
899057707RR0001	VERMILION & AREA HANDIVAN SOCIETY, VERMILION, ALTA.
899472997RR0001	CARLYLE & DISTRICT LEISURE COMPLEX BOARD, CARLYLE, SASK.

Tony Manconi

Director General
Charities Directorate

[24-1-o]

Le directeur général

Direction des organismes de bienfaisance

Tony Manconi

[24-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

APPEAL

Notice No. HA-2019-007

The Canadian International Trade Tribunal has decided, pursuant to rule 25 of the *Canadian International Trade Tribunal Rules*, to consider the appeal referenced hereunder by way of written submissions. Persons interested in intervening are requested to contact the Tribunal prior to the commencement of the scheduled hearing. Interested persons seeking additional information should contact the Tribunal at 613-998-9908.

Customs Act

M. Abbas v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing	July 16, 2019
Appeal No.	AP-2018-060
Goods in Issue	CRKT folding knives
Issue	Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 9898.00.00 as prohibited weapons, as determined by the President of the Canada Border Services Agency.
Tariff Item at Issue	President of the Canada Border Services Agency—9898.00.00

[24-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

APPEL

Avis n° HA-2019-007

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a décidé, aux termes de l'article 25 des *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur*, d'instruire l'appel mentionné ci-dessous sur la foi des pièces versées au dossier. Les personnes qui désirent intervenir sont priées de communiquer avec le Tribunal avant l'instruction de l'appel. Les personnes intéressées qui désirent obtenir de plus amples renseignements doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908.

Loi sur les douanes

M. Abbas c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience	16 juillet 2019
Appel n°	AP-2018-060
Marchandises en cause	Couteaux pliants CRKT
Question en litige	Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 9898.00.00 à titre d'armes prohibées, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada.
Numéro tarifaire en cause	Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 9898.00.00

[24-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**DETERMINATION***Ships and vessels — Repair, refits and conversions (including dry docking)*

Notice is hereby given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal made a determination (File No. PR-2018-057) on June 5, 2019, with respect to a complaint filed by Autopos Marine Inc. d.b.a. AutoNav (AutoNav), of Port Moody, British Columbia, pursuant to subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, R.S.C., 1985, c. 47 (4th Supp.), concerning a procurement (Solicitation No. F7049-180066/A) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC) on behalf of the Department of Fisheries and Oceans. The solicitation was for a replacement steering gear system for the Canadian Coast Guard Ship (CCGS) *Amundsen*.

AutoNav alleged that PWGSC did not have valid reasons to award the contract through limited tendering.

Having examined the evidence presented by the parties and considered the provisions of the *Canadian Free Trade Agreement*, the Tribunal determined that the complaint was valid in part.

Further information may be obtained from the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, June 5, 2019

[24-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**INQUIRY***Communications, detection and fibre optics*

The Canadian International Trade Tribunal has received a complaint (File No. PR-2019-014) from Nautic Devices Inc. (Nautic), of Mississauga, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. W8486-195646/A) by the Department of National Defence. The solicitation is for the provision of radio sets and dual switches. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal made a decision on May 31, 2019, to conduct an inquiry into the complaint.

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**DÉCISION***Navires et bateaux — réparation, radoub et transformation (mise en cale sèche comprise)*

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur, à la suite de son enquête, a rendu une décision (dossier n° PR-2018-057) le 5 juin 2019 concernant une plainte déposée par Autopos Marine Inc. s/n AutoNav (AutoNav), de Port Moody (Colombie-Britannique), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, L.R.C. (1985), ch. 47 (4^e suppl.), au sujet d'un marché (invitation n° F7049-180066/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC) au nom du ministère des Pêches et des Océans. L'invitation portait sur le remplacement du système de direction pour le navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) *Amundsen*.

AutoNav alléguait que TPSGC n'avait pas de motif valable pour attribuer le contrat par l'entremise d'un processus d'appel d'offres limité.

Après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les parties et tenu compte des dispositions de l'*Accord de libre-échange canadien*, le Tribunal a déterminé que la plainte était en partie fondée.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 5 juin 2019

[24-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**ENQUÊTE***Communication, détection et fibres optiques*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a reçu une plainte (dossier n° PR-2019-014) déposée par Nautic Devices Inc. (Nautic), de Mississauga (Ontario), concernant un marché (invitation n° W8486-195646/A) passé par le ministère de la Défense nationale. L'invitation porte sur la fourniture d'appareils radio et d'interrupteurs groupés. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé, le 31 mai 2019, d'enquêter sur la plainte.

Nautic alleges that it should have been awarded the contract as its bid was priced lower than the winning supplier's.

Further information may be obtained from the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, June 3, 2019

[24-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

INQUIRY

Electrical and electronic equipment components

The Canadian International Trade Tribunal has received a complaint (File No. PR-2019-016) from Melanite Group Ltd. (Melanite), of Sherwood Park, Alberta, concerning a procurement (Solicitation No. W8474-14488665b) by the Department of National Defence (DND). The solicitation is for the provision of omnidirectional broadband antennas. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal made a decision on May 31, 2019, to conduct an inquiry into the complaint.

Melanite alleges that DND improperly disqualified its bid.

Further information may be obtained from the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, May 31, 2019

[24-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its website the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some

Nautic allègue que le contrat aurait dû lui être adjugé puisque le prix de sa soumission était en deçà de celui du soumissionnaire retenu.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 3 juin 2019

[24-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ENQUÊTE

Composants d'équipement électrique et électronique

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a reçu une plainte (dossier n° PR-2019-016) déposée par Melanite Group Ltd. (Melanite), de Sherwood Park (Alberta), concernant un marché (invitation n° W8474-14488665b) passé par le ministère de la Défense nationale (MDN). L'invitation porte sur la fourniture d'antennes omnidirectionnelles à large bande. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé, le 31 mai 2019, d'enquêter sur la plainte.

Melanite allègue que le MDN a rejeté à tort sa soumission.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 31 mai 2019

[24-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1^{er} avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il

broadcasting applications are posted directly on the [Commission's website](#), under "[Part 1 Applications](#)."

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

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

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

ADMINISTRATIVE DECISIONS

Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
The Canadian Documentary Channel Limited Partnership	Galafilm Inc.	Toronto	Ontario	May 30, 2019 / 30 mai 2019

DECISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking/ Entreprise	City / Ville	Province
2019-200	June 6, 2019 / 6 juin 2019			North Bay	Ontario

[24-1-o]

[24-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission and leave granted (Akbari, Khatera)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 114(4) of the said Act, to Khatera Akbari, Director, Department of Finance Canada, to seek nomination as a candidate, before and during the election period, and to be a candidate before the election period in the

est prévu dans la partie 1 de ces règles, certaines demandes de radiodiffusion seront affichées directement sur le [site Web du Conseil](#) sous la rubrique « [Demandes de la Partie 1](#) ».

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

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

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

DÉCISIONS

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission et congé accordés (Akbari, Khatera)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Khatera Akbari, directrice, ministère des Finances Canada, la permission, aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi, de tenter d'être choisie comme candidate, avant et pendant la période électorale, et de se porter

federal election for the electoral district of Orléans, Ontario. The date of the election is October 21, 2019.

The Public Service Commission of Canada, pursuant to subsection 114(5) of the said Act, has also granted a leave of absence without pay during the election period, effective the first day the employee is a candidate during the election period.

May 30, 2019

Patrick Borbey
President

[24-1-o]

candidate avant la période électorale à l'élection fédérale pour la circonscription d'Orléans (Ontario). La date de l'élection est le 21 octobre 2019.

En vertu du paragraphe 114(5) de ladite loi, la Commission de la fonction publique du Canada lui a aussi accordé, pour la période électorale, un congé sans solde entrant en vigueur le premier jour de la période électorale où la fonctionnaire est candidate.

Le 30 mai 2019

Le président
Patrick Borbey

[24-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission and leave granted (Chung, Sarah)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 114(4) of the said Act, to Sarah Chung, Citizenship and Immigration Case Processing Officer, Immigration, Refugees and Citizenship Canada, to seek nomination as a candidate, before and during the election period, and to be a candidate before the election period in the federal election for the electoral district of Markham–Unionville, Ontario. The date of the election is October 21, 2019.

The Public Service Commission of Canada, pursuant to subsection 114(5) of the said Act, has also granted a leave of absence without pay during the election period, effective the first day the employee is a candidate during the election period.

May 30, 2019

Patrick Borbey
President

[24-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission et congé accordés (Chung, Sarah)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Sarah Chung, agente de traitement des demandes de citoyenneté et d'immigration, Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada, la permission, aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi, de tenter d'être choisie comme candidate, avant et pendant la période électorale, et de se porter candidate avant la période électorale à l'élection fédérale pour la circonscription de Markham–Unionville (Ontario). La date de l'élection est le 21 octobre 2019.

En vertu du paragraphe 114(5) de ladite loi, la Commission de la fonction publique du Canada lui a aussi accordé, pour la période électorale, un congé sans solde prenant effet le premier jour de la période électorale où la fonctionnaire est candidate.

Le 30 mai 2019

Le président
Patrick Borbey

[24-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**CONTINENTAL BANK OF CANADA****CERTIFICATE OF CONTINUANCE**

Notice is hereby given, in accordance with subsection 39.1(2) of the *Bank Act* (Canada), that the Continental Bank of Canada intends to apply to the Minister of Finance, on or after July 8, 2019, for approval to apply under the *Canada Business Corporations Act* for a certificate of continuance.

Pickering, May 27, 2019

Continental Bank of Canada

[23-4-o]

ZAG BANK**CONTINUANCE UNDER THE CANADA BUSINESS CORPORATIONS ACT AND DISCONTINUANCE UNDER THE BANK ACT**

In accordance with paragraph 39(2)(a) of the *Bank Act* (Canada), notice is hereby given of the intention of Zag Bank (the “Bank”), having its head office at 120–6807 Railway Street, Calgary, Alberta, to apply to the Superintendent of Financial Institutions (Canada) for approval to discontinue as a bank and continue as a corporation under the *Canada Business Corporations Act* (Canada) pursuant to subsection 39.1(1) of the *Bank Act*.

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence that approval will be issued for the discontinuance. The granting of the approval will be dependent upon the normal *Bank Act* (Canada) review process and the discretion of the Superintendent of Financial Institutions.

Calgary, May 31, 2019

Louis-Philippe Mongeau

Corporate Secretary

[23-4-o]

AVIS DIVERS**BANQUE CONTINENTALE DU CANADA****CERTIFICAT DE PROROGATION**

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 39.1(2) de la *Loi sur les banques* (Canada), que la Banque Continentale du Canada entend demander au ministre des Finances, le 8 juillet 2019 ou après cette date, l’approbation de demander un certificat de prorogation conformément à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

Pickering, le 27 mai 2019

Banque Continentale du Canada

[23-4-o]

BANQUE ZAG**PROROGATION EN VERTU DE LA LOI CANADIENNE SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS ET CESSATION EN VERTU DE LA LOI SUR LES BANQUES**

Conformément à l’alinéa 39(2)a) de la *Loi sur les banques* (Canada), avis est par les présentes donné de l’intention de la Banque Zag (la « Banque »), dont le siège social est situé au 6807, rue Railway, bureau 120, Calgary (Alberta), de demander au surintendant des institutions financières (Canada) l’approbation en vue de cesser d’être une banque et d’être prorogée en tant que société en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (Canada) en vertu du paragraphe 39.1(1) de la *Loi sur les banques*.

Nota : La publication du présent avis ne peut être interprétée comme étant une preuve que l’approbation de cessation sera accordée. L’octroi de l’approbation dépendra du processus d’examen habituel de la *Loi sur les banques* (Canada) et du pouvoir discrétionnaire du surintendant des institutions financières.

Calgary, le 31 mai 2019

Le secrétaire général

Louis-Philippe Mongeau

[23-4-o]

ORDERS IN COUNCIL

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order Approving the Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards)

P.C. 2019-761

June 9, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to subsection 163(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, approves the *Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards)*, made by the Minister of the Environment on May 27, 2019.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Proposal

The Order approves the *Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards)* [the Interim Order], made by the Minister of the Environment on May 27, 2019. Pursuant to subsection 163(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Interim Order delays the application of greenhouse gas (GHG) emission standards for trailers in Canada as a result of the decision of the Court of Appeals in the United States (U.S.). The ministerial power for an interim order under subsection 163(1) of CEPA can be invoked to maintain alignment.

In accordance with the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* (the Regulations), companies are required to meet the trailer standards outlined in subsection 16.1(1) or 33.1(1) or (2), as the case may be. These Regulations apply to certain trailers, as defined by the Regulations, whose manufacture is completed on or after January 1, 2020.

The Interim Order will, in accordance with subsection 163(3) of CEPA, cease to have effect 14 days after it is

^a S.C. 1999, c. 33

DÉCRETS

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Décret approuvant l'Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques)

C.P. 2019-761

Le 9 juin 2019

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu du paragraphe 163(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve l'*Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques)*, pris le 27 mai, 2019 par la ministre de l'Environnement.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

Proposition

Le décret approuve l'*Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques)* [l'arrêté d'urgence] pris par la ministre de l'Environnement le 27 mai 2019. Pris en vertu du paragraphe 163(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], l'arrêté d'urgence repousse la mise en œuvre des normes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) pour les remorques au Canada en raison de la décision de la cour d'appel aux États-Unis. L'autorité ministérielle de prendre un arrêté d'urgence en vertu du paragraphe 163(1) de la LCPE peut être invoquée afin de maintenir l'harmonisation.

En vertu du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* (le Règlement), les entreprises sont tenues d'assujettir leurs remorques aux normes décrites aux paragraphes 16.1(1) ou 33.1(1) ou (2) du Règlement, selon le cas. Le Règlement s'applique à certaines remorques, telles qu'elles ont été définies par le Règlement, dont la fabrication est complétée le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date.

Conformément au paragraphe 163(3) de la LCPE, l'arrêté d'urgence cesserait d'avoir effet 14 jours après avoir été

^a L.C. 1999, ch. 33

made unless it is approved by the Governor in Council within that 14-day period. In accordance with subsection 163(5) of CEPA, the Interim Order will cease to have effect if it is repealed, if the Regulations are amended to give effect to the Order, or one year after the Interim Order is made, whichever is earlier.

CEPA provides the authority for an Interim Order to suspend the operation of regulations governing emissions from vehicles, engines, and equipment for a period of up to one year to respond to a decision of a foreign court where the regulations in Canada are aligned with those in the other country as per subsection 163(1) of CEPA.

Objective

The purpose of the Interim Order, made pursuant to subsection 163(1) of CEPA, is to delay the GHG emission standards for trailers in Canada by one year after the Interim Order is made to allow time for the U.S. situation to become more certain and to allow the Department of the Environment (the Department) to assess the economic impacts of implementing trailer standards in Canada without the standards of the U.S. Environmental Protection Agency (EPA) being in force.

Background

The *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* (the Regulations), made under CEPA, were published in the *Canada Gazette*, Part II, on March 13, 2013. The GHG emission standards in the Regulations apply to vehicles and engines of the 2014 model year and subsequent model years, and reach full stringency with model year 2018. Given the integration of the North-American vehicle manufacturing sector, these standards were aligned with those of the United States.

On October 25, 2016, the U.S. EPA and the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) agencies published the final rule concerning a second phase of GHG emission and fuel efficiency standards for heavy-duty vehicles, engines and trailers (referred to as Phase 2). The Phase 2 standards, which increase in stringency up to model year 2027, build upon the existing standards that were established for model years 2014 to 2018. In addition, new standards have been introduced for trailers hauled by on-road transport tractors, as trailer design has an impact on the GHG emissions and fuel consumption of the vehicles hauling them.

pris, à moins d'être approuvé par le gouverneur en conseil dans ce délai. Conformément au paragraphe 163(5) de la LCPE, l'arrêté d'urgence cessera d'avoir effet à son abrogation, lorsque le Règlement sera modifié de façon à donner effet à l'arrêté ou si rien n'est fait, un an après sa prise, selon celle de ces éventualités qui se présentera la première.

La LCPE confère aux autorités le pouvoir de prendre un arrêté d'urgence pour suspendre l'application de règlements gouvernant les émissions des véhicules, des moteurs et d'équipements en vertu de la LCPE pour une période d'au plus un an en réponse à la décision d'une cour étrangère lorsque le règlement au Canada est harmonisé avec celui de cet autre pays, conformément au paragraphe 163(1) de la LCPE.

Objectif

L'objectif de l'arrêté d'urgence, pris en vertu du paragraphe 163(1) de la LCPE, vise à repousser la mise en œuvre des normes d'émissions de GES pour les remorques au Canada d'une année après la prise de l'arrêté d'urgence afin que la situation aux États-Unis devienne plus certaine et pour permettre au ministère de l'Environnement (le Ministère) d'évaluer les répercussions économiques de mettre en œuvre les normes pour les remorques au Canada sans que les normes correspondantes de l'Environmental Protection Agency des États-Unis (EPA) soient en vigueur.

Contexte

Le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* (le Règlement), pris en vertu de la LCPE, a été publié dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada* le 13 mars 2013. Les normes d'émissions de GES du Règlement s'appliquent aux véhicules lourds et à leurs moteurs des années de modèle 2014 et ultérieures et elles atteignent leur niveau maximal à compter de l'année de modèle 2018. Étant donné que le secteur de la fabrication de véhicules nord-américain est grandement intégré, ces normes sont alignées avec celles des États-Unis.

Le 25 octobre 2016, l'EPA et la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) des États-Unis ont publié le règlement définitif concernant la deuxième phase des normes d'émissions de GES et d'efficacité en carburant pour les véhicules lourds, leurs moteurs et les remorques (dénommé la phase 2). Les normes de phase 2, mises en œuvre pour atteindre leur niveau maximal avec l'année de modèle 2027, s'appuient sur les normes existantes mises en œuvre pour les années de modèle 2014 à 2018. De plus, de nouvelles normes ont été introduites pour les remorques tirées par des tracteurs routiers, puisque la conception des remorques a une incidence sur les émissions de GES et la consommation de carburant des véhicules utilisés pour les tirer.

In December 2016, the Truck Trailer Manufacturers Association (TTMA), which represents the trailer industry in the United States, filed a petition for the review of the U.S. EPA's trailer standards in the U.S. Court of Appeals for the D.C. Circuit on the grounds that the agency lacked the authority to regulate trailers. During the course of 2017, TTMA also sent Petitions for Reconsideration, made under the U.S. rule-making process, asking that the U.S. EPA reconsider and issue an administrative stay on the implementation of the GHG emission standards for trailers scheduled to come into force in the United States on January 1, 2018.

In response to legal challenges and petitions filed by the U.S. trailer industry, on August 17, 2017, the U.S. EPA announced it would begin a rule-making process to amend its Phase 2 trailer provisions. Further, on October 27, 2017, the U.S. Court of Appeals stayed the implementation of the U.S. EPA Phase 2 trailer provisions. As a result, U.S. EPA is not currently implementing their Phase 2 trailer provisions.

On May 30, 2018, the *Regulations Amending the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Amendments, also referred to as Phase 2) were published in the *Canada Gazette*, Part II, and entered into force on November 16, 2018. The Amendments establish more stringent GHG emission standards that begin with the 2021 model year for on-road heavy-duty vehicles and engines. Further, the Amendments introduce new GHG emission standards that apply to trailers hauled by on-road transport tractors for which the manufacture is completed on or after January 1, 2020. The Amendments are aligned with the corresponding standards and test procedures of the U.S. EPA final rule that was published in October 2016. The Regulations apply to companies that manufacture or import new on-road heavy-duty vehicles, engines and trailers for sale in Canada.

In making the decision to include the GHG emission standards for trailers, despite the administrative stay in the United States, Canada's intention was to monitor U.S. developments and to assess whether any future amendments were needed depending upon the outcome of the rule-making and legal processes in the United States. There is currently no further clarity on the outcome of these processes and stakeholders are concerned about potential economic impacts of Canada moving ahead of the U.S. EPA.

En décembre 2016, la Truck Trailer Manufacturers Association (TTMA), l'association représentant l'industrie des remorques aux États-Unis, a déposé une pétition demandant la révision des normes de l'EPA visant les remorques auprès d'une cour d'appel américaine, soit l'U.S. Court of Appeals for the D.C. Circuit. Cette pétition avait comme argument que l'EPA n'a pas l'autorité de réglementer les remorques. Au cours de l'année 2017, la TTMA a également déposé des pétitions selon le processus réglementaire américain (*Petitions for Reconsideration*) demandant que l'EPA reconsidère et suspende la mise en œuvre des normes d'émissions de GES pour les remorques, lesquelles devaient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

En réponse aux enjeux juridiques et aux pétitions déposées par l'industrie des remorques américaine, le 17 août 2017, l'EPA a annoncé qu'elle entamait un processus réglementaire afin de modifier ses dispositions de la phase 2 relatives aux remorques. De plus, le 27 octobre 2017, la cour d'appel américaine a suspendu la mise en œuvre des dispositions relatives aux remorques de la phase 2 de l'EPA. Par conséquent, l'EPA n'applique pas actuellement ces dispositions.

Le 30 mai 2018, le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [les modifications, aussi dénommées la phase 2] a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* et est entré en vigueur le 16 novembre 2018. Les modifications établissent des normes d'émissions de GES plus rigoureuses pour les véhicules lourds routiers et leurs moteurs à compter de l'année de modèle 2021. De plus, les modifications introduisent de nouvelles normes d'émissions de GES pour les remorques tirées par des tracteurs routiers dont la fabrication est complétée le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date. Les modifications sont harmonisées avec les normes et les méthodes d'essais correspondantes du règlement définitif de l'EPA finalisé en octobre 2016. Le Règlement vise les entreprises qui fabriquent ou importent de nouveaux véhicules lourds routiers, leurs moteurs et de nouvelles remorques en vue de leur vente au Canada.

En prenant la décision d'inclure les normes d'émissions de GES pour les remorques, malgré la suspension des normes aux États-Unis, l'intention du Canada était de surveiller les développements aux États-Unis et d'évaluer si des modifications doivent être apportées dans l'avenir au règlement canadien apparenté selon la conclusion des procédures relatives aux enjeux juridiques et à la réglementation fédérale américaine. À l'heure actuelle, il n'y a aucune certitude sur la conclusion de ces procédures, et les parties intéressées ont des inquiétudes concernant les répercussions économiques potentielles si le Canada va de l'avant sans l'EPA.

In the United States, a portion of the trailer fleets is equipped with technologies on a voluntary basis to benefit from fuel savings. The California Air Resources Board also has trailer standards aligned with the U.S. EPA's and is moving ahead with trailer standards that come into effect in 2020 in the state of California. California's approach will result in some market penetration in the United States of trailers compliant with Phase 2 standards. However, it is unclear whether the level of penetration from these initiatives will mitigate concerns expressed by the Canadian industry.

A more detailed analysis is required in order to assess the magnitude and range of all potential risks to industry. Conducting and consulting on a comprehensive Canadian stand-alone economic analysis on Canada-specific trailer standards is not feasible in the short term. Accordingly, the Department acknowledges that there is uncertainty and risk associated with proceeding with the implementation of trailer standards in January 2020 in Canada while the corresponding standards are suspended in the United States.

Implications

A one-year suspension, after the Interim Order is made, will minimize the risk of any unintended consequences and will provide time to assess the economic impacts of implementing trailer standards in Canada. The assessment will also inform a future decision on whether Canada should maintain or amend its trailer standards.

It is anticipated that the Interim Order will have a marginal impact on the environmental outcomes compared to the overall benefits of the Regulations. Delaying the trailer standards for one model year would decrease the estimated GHG reductions by only 0.4 megatonnes (Mt) of carbon dioxide equivalent (CO₂e) for trailers of model year 2020, relative to 73 Mt of CO₂e for the Phase 2 for model years 2020 to 2029 as a whole.

Consultation

When the Amendments were developed and finalized, the stakeholders in Canada were supportive of the Department's standards that are aligned with the U.S. rule. However, based on the current situation, the Canadian standards would come into effect ahead of the corresponding U.S. federal standards.

Accordingly, the Department has been consulting with the Canadian trailer manufacturing and trucking industry since the summer of 2018 to monitor industry progress in preparing to comply with the upcoming Canadian trailer

Aux États-Unis, une partie du parc de remorques est composée de remorques équipées de technologies de réduction des GES sur une base volontaire dans le but de tirer avantage des économies de carburant. Le California Air Resources Board a également en place des normes harmonisées avec celles de l'EPA et va ainsi de l'avant avec des normes pour les remorques qui entreront en vigueur en 2020 en Californie. L'approche californienne se traduira par une certaine pénétration du marché aux États-Unis de remorques conformes aux normes de la phase 2. Cependant, on ne sait pas si le niveau d'adoption des nouvelles technologies résultant de ces initiatives atténuera les inquiétudes soulevées par l'industrie canadienne.

Une analyse plus approfondie est nécessaire afin d'évaluer l'ampleur et la portée de tous les risques potentiels pour l'industrie. Il n'est pas possible à court terme de faire une analyse économique exhaustive canadienne sur les normes pour les remorques uniques au Canada et de consulter les parties intéressées sur le sujet. Par conséquent, le Ministère reconnaît l'incertitude et les risques possibles associés à la mise en œuvre des normes pour les remorques en janvier 2020 au Canada alors que les normes correspondantes sont suspendues aux États-Unis.

Répercussions

Un délai d'un an, après la prise de l'arrêté d'urgence, minimisera le risque associé à toutes conséquences imprévues et donnera le temps d'évaluer les répercussions économiques de la mise en œuvre des normes pour les remorques au Canada. Une telle évaluation permettra également d'éclairer une décision future à savoir si le Canada devrait maintenir ou modifier ses normes pour les remorques.

On prévoit que l'arrêté d'urgence aura un effet marginal sur le bilan environnemental en comparaison avec les avantages totaux du Règlement. Repousser les normes pour les remorques d'une année de modèle diminuerait les réductions prévues de GES de seulement 0,4 mégatonne (Mt) d'équivalent en dioxyde de carbone (éq. CO₂) pour les remorques de l'année de modèle 2020, relativement aux 73 Mt d'éq. CO₂ prévus dans l'ensemble pour la phase 2 pour les années de modèle allant de 2020 à 2029.

Consultation

Lorsque les modifications ont été élaborées et finalisées, les parties intéressées au Canada appuyaient les normes du Ministère, lesquelles sont alignées avec celles des États-Unis. Cependant, en raison de la situation actuelle, les normes canadiennes entreraient en vigueur avant les normes fédérales américaines correspondantes.

En conséquence, depuis l'été 2018, le Ministère a consulté l'industrie canadienne de la fabrication de remorques et du camionnage pour suivre les progrès de l'industrie à se conformer aux nouvelles normes pour les remorques au

standards. In January 2019, the Department received submissions from the Canadian industry indicating that the Canadian industry would face adverse economic impacts if the Department moved forward with the implementation of the trailers standards while the corresponding U.S. federal standards continued to be stayed. Further, an environmental non-governmental organization has recommended that Canada maintain the GHG emission standards for trailers in their entirety and that the Department commission another economic analysis.

The trailer manufacturing industry in Canada, located predominantly in Quebec, Ontario, and the Prairies, is mainly composed of small businesses that manufacture speciality trailers and of several larger manufacturers that manufacture box van trailers. Primary concerns raised by the Canadian industry include increased compliance costs, more limited availability of emission-reducing technology for trailers than anticipated due to reduced production in the United States, and a significant competitive disadvantage for Canada's trailer manufacturers relative to larger U.S. manufacturers. Canadian trailer manufacturers are concerned that even larger U.S. trailer manufacturers could more easily absorb the incremental costs of implementing new technologies for the small portion of the trailers that are intended for Canadian sales.

Therefore, the Canadian industry strongly recommended that the coming into force of the trailer provisions in Canada's Regulations be delayed at least until a new comprehensive economic analysis has been conducted by the Department and it becomes clear how the U.S. EPA will proceed.

Contact

Stéphane Couroux
Director
Transportation Division
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 13th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-420-8020
Email: Stephane.Couroux@canada.ca

Canada. En janvier 2019, l'industrie canadienne a fait savoir au Ministère qu'elle allait faire face à des répercussions économiques défavorables si le Ministère allait de l'avant avec la mise en œuvre des normes pour les remorques alors que les normes correspondantes aux États-Unis sont suspendues. De plus, une organisation non gouvernementale de l'environnement a recommandé que le Canada maintienne les normes d'émissions de GES pour les remorques dans leur intégralité et que le Ministère s'engage à faire une autre analyse économique.

L'industrie de la fabrication des remorques du Canada, laquelle est essentiellement concentrée au Québec, en Ontario et dans les Prairies, est principalement constituée d'un éventail de petites entreprises qui fabriquent des remorques spécialisées et d'un nombre d'entreprises plus grandes qui produisent des remorques fourgons. Les inquiétudes principales soulevées par l'industrie canadienne comprennent l'augmentation des coûts pour se conformer aux normes, une disponibilité de la technologie de réduction des émissions pour les remorques plus limitée que prévu en raison d'une production réduite aux États-Unis, et un important désavantage compétitif comparativement aux plus grands fabricants américains. Les fabricants de remorques canadiens sont inquiets que les plus grands fabricants aux États-Unis puissent plus facilement amortir les coûts différentiels associés à l'installation des nouvelles technologies nécessaires sur les remorques destinées à la vente au Canada qu'ils produisent en plus petit nombre comparativement à leurs volumes totaux.

Ainsi, l'industrie canadienne recondamne fortement que la date de mise en vigueur des dispositions pour les remorques au Canada soit repoussée au moins jusqu'à ce qu'une nouvelle analyse économique exhaustive soit faite par le Ministère et que la manière dont l'EPA va procéder soit connue.

Personne-ressource

Stéphane Couroux
Directeur
Division des transports
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 13^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-420-8020
Courriel : Stephane.Couroux@canada.ca

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Canada Post Corporation

Regulations Amending the Letter Mail Regulations	2646
Regulations Amending the International Letter-post Items Regulations.....	2654
Regulations Amending the Special Services and Fees Regulations	2656

Canadian Nuclear Safety Commission

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Nuclear Safety and Control Act (Radiation Protection)	2658
---	------

Environment, Dept. of

Order Declaring that the Provisions of the Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector) Do Not Apply in British Columbia	2701
---	------

Environment, Dept. of, and Dept. of Health

Regulations Amending the Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives Regulations	2711
---	------

Health, Dept. of

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Food and Drugs Act (Post-market Surveillance of Medical Devices)	2731
--	------

Transport, Dept. of

Navigation Safety Regulations, 2019.....	2775
--	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Société canadienne des postes

Règlement modifiant le Règlement sur les envois poste-lettres	2646
Règlement modifiant le Règlement sur les envois de la poste aux lettres du régime postal international.....	2654
Règlement modifiant le Règlement sur les droits postaux de services spéciaux	2656

Commission canadienne de sûreté nucléaire

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires (radioprotection)	2658
---	------

Environnement, min. de l'

Décret déclarant que le Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont) ne s'applique pas dans la province de la Colombie-Britannique	2701
--	------

Environnement, min. de l', et min. de la Santé

Règlement modifiant le Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement	2711
---	------

Santé, min. de la

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les aliments et drogues (surveillance après la mise en marché des instruments médicaux)	2731
---	------

Transports, min. des

Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation.....	2775
---	------

Regulations Amending the Letter Mail Regulations

Statutory authority

Canada Post Corporation Act

Sponsoring agency

Canada Post Corporation

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the regulations.)

Issues

The *Canada Post Corporation Act* requires Canada Post to provide postal service to all Canadians. Rates of postage must be fair, reasonable and, together with other revenues, sufficient to defray its costs of operation.

Canada Post's domestic and international rates for letters are an important source of revenue for the Corporation and are reviewed on a regular basis. The last series of increases to come into effect was on January 14, 2019.

Background

Pursuant to the *Canada Post Corporation Act*, Canada Post has a mandate to provide a standard of postal service that meets the needs of Canadians. Canada Post is to provide quality postal services to all Canadians — rural and urban, individuals and businesses — in a secure and financially self-sustaining manner. Canada Post's universal service obligation (USO) is set out in the Canadian Postal Service Charter. Rates of postage must be fair, reasonable and, together with other revenues, sufficient to defray its costs of operation.

Under the *Canada Post Corporation Act*, Canada Post has an exclusive privilege on the collection, transmission and delivery of letters within Canada to help it meet its service obligations. However, the exclusive privilege is rapidly losing its value on account of digital technologies.

Règlement modifiant le Règlement sur les envois poste-lettres

Fondement législatif

Loi sur la Société canadienne des postes

Organisme responsable

Société canadienne des postes

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie des règlements.)

Enjeux

La *Loi sur la Société canadienne des postes* exige que Postes Canada fournisse un service postal à tous les Canadiens. Les tarifs de port doivent être justes et réalistes et, joints aux revenus d'autres sources, suffire à équilibrer les dépenses engagées dans l'exercice de ses activités.

Les tarifs des lettres du régime intérieur et du régime international de Postes Canada sont une importante source de revenus pour la Société et sont examinés régulièrement. La dernière série d'augmentations a été mise en vigueur le 14 janvier 2019.

Contexte

Aux termes de la *Loi sur la Société canadienne des postes*, la Société a la mission d'exploiter un service postal dans des conditions de normes de service adaptées aux besoins de la population du Canada. Postes Canada offre ainsi des services postaux de qualité à tous les Canadiens, dans les régions rurales et urbaines, qu'il s'agisse de particuliers ou d'entreprises, et ce, d'une manière sécurisée et financièrement autonome. L'obligation d'assurer un service universel de Postes Canada est énoncée dans le Protocole du service postal canadien. Les tarifs de port doivent être justes et réalistes et, joints aux revenus d'autres sources, suffire à équilibrer les dépenses engagées dans l'exercice de ses activités.

En vertu de la *Loi sur la Société canadienne des postes*, Postes Canada bénéficie d'un privilège exclusif sur la levée, la transmission et la livraison des lettres au Canada pour lui permettre de satisfaire à ses obligations en matière de service. Toutefois, ce privilège exclusif perd rapidement de sa valeur au profit des technologies numériques.

In 2018, Canada Post delivered about 3 billion pieces of mail, 2.4 billion pieces (or 44%) less than in the peak year of 2006. Meanwhile, Canadian addresses have also increased by an average of 174 000 per year, resulting in a reduction of about 52% in the annual number of pieces of mail delivered per address. Less mail delivered to fewer addresses year after year imposes a financial burden. Total domestic and international letter post (including inbound and outbound) revenue decreased in 2018 by \$151 million or 5.5% compared to 2017, and volumes declined by 187 million pieces, or 6.2%, compared to 2017. In 2018, the mail volume decline per address was 7.2%.

Declining mail volumes have contributed to the challenging year that Canada Post experienced in 2018 for which it reported a loss before tax of \$270 million, compared to a profit before tax of \$76 million in 2017. Other factors that contributed to the results include the costs associated with the pay equity ruling for members of the Canadian Union of Postal Workers – Rural and Suburban Mail Carriers (CUPW–RSMC). The cumulative costs associated with the ruling were approximately \$550 million by the end of 2018, of which \$420 million were recorded in the 2018 fiscal year. The annualized impact for future years is estimated to be \$140 million of cost increases per year. Results were also negatively affected by the labour disruption, which contributed an estimated \$135 million to the 2018 loss before tax. Partly offsetting these impacts was the growth in the parcels business, as well as a gain of \$48 million recorded as a result of an update to the actuarial assumption used to calculate the administration costs of Canada Post's workers' compensation benefits plan.

Objective

The objective of the proposed changes to the *Letter Mail Regulations*, the *International Letter-post Items Regulations* and the *Special Services and Fees Regulations* (the proposed amendments) made under the *Canada Post Corporation Act* is to help Canada Post continue to meet its USO, to offer an accessible, affordable and cost-effective postal service for all Canadians no matter where they live and to operate on a self-sustaining financial basis.

Description

Under the proposal, the price of an individual stamp for a domestic letter weighing 30 g or less would increase to

En 2018, Postes Canada a livré quelque 3 milliards d'articles, soit 2,4 milliards d'articles (ou 44 %) de moins qu'en 2006, année où ces volumes ont culminé. Entre temps, le nombre de destinataires canadiens a également augmenté de 174 000 par année en moyenne, entraînant une réduction d'environ 52 % du nombre d'articles livrés annuellement par adresse. La réduction du nombre d'articles livrés à un nombre moindre d'adresses d'une année à l'autre impose un fardeau financier. Les revenus provenant des envois de la poste aux lettres des régimes intérieur et international (y compris le courrier d'arrivée et de départ) ont diminué en 2018 de 151 millions de dollars, ou 5,5 %, comparativement à 2017, et les volumes ont diminué de 187 millions d'articles, ou 6,2 %, comparativement à 2017. En 2018, le taux de diminution des volumes de courrier par adresse s'établissait à 7,2 %.

La baisse des volumes de courrier a fait partie des défis avec lesquels Postes Canada a dû composer en 2018 et pour lesquels elle a dû déclarer une perte avant impôt de 270 millions de dollars, comparativement à un bénéfice avant impôt de 76 millions de dollars en 2017. Les autres facteurs qui ont influé sur les résultats comprennent les coûts associés à la décision sur l'équité salariale pour les membres des factrices et facteurs ruraux et suburbains du Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes (STTP-FFRS). Le cumul des coûts associés à la décision atteignait quelque 550 millions de dollars à la fin de 2018, dont une tranche de 420 millions de dollars comptabilisée pour l'exercice 2018. Pour les années futures, l'incidence annualisée des hausses de coûts est estimée à 140 millions de dollars par année. Les arrêts de travail ont également eu une incidence négative sur les résultats, contribuant pour environ 135 millions de dollars à la perte avant impôt de 2018. Ces incidences ont en partie été contrebalancées par la croissance dans le secteur d'activité colis, de même que par un gain de 48 millions de dollars comptabilisé à la suite d'une mise à jour de l'hypothèse actuarielle utilisée pour calculer les frais d'administration du régime de rémunération et d'avantages sociaux de Postes Canada.

Objectif

L'objectif des changements proposés au *Règlement sur les envois poste-lettres*, au *Règlement sur les envois de la poste aux lettres du régime postal international* et au *Règlement sur les droits postaux de services spéciaux* (les modifications proposées) établis en vertu de la *Loi sur la Société canadienne des postes* est d'aider Postes Canada à continuer à respecter son obligation d'assurer un service universel, d'offrir un service postal accessible, abordable et rentable à tous les Canadiens, peu importe l'endroit où ils vivent, et de veiller à l'autofinancement de son exploitation.

Description

En vertu de la proposition, le prix d'un timbre individuel pour une lettre du régime intérieur pesant jusqu'à 30 g

\$1.07 (up from \$1.05). The rate for a stamp purchased in a booklet, coil or pane form would be \$0.92 (up from \$0.90). Rate increases are also being proposed for other domestic weight steps and U.S.A. and international letter-post items. The rate for domestic registered mail would also increase.

The following chart summarizes the rate changes for letter mail contained in the current regulatory proposal, effective on January 13, 2020.

Letter Mail	Weight	2019 Rate	2020 Proposed Rate
1. Single stamp	Up to 30 g	\$1.05	\$1.07
In booklets, coils or panes		\$0.90	\$0.92
2. Standard letter mail	Over 30 g up to 50 g	\$1.27	\$1.30
3. Other letter mail	Up to 100 g	\$1.90	\$1.94
	Over 100 g up to 200 g	\$3.12	\$3.19
	Over 200 g up to 300 g	\$4.34	\$4.44
	Over 300 g up to 400 g	\$4.98	\$5.09
	Over 400 g up to 500 g	\$5.35	\$5.47

The following chart summarizes the rate changes being proposed for international letter-post items to be delivered outside Canada, effective January 13, 2020.

U.S.A. Letter-post	Weight	2019 Rate	2020 Proposed Rate
1. Standard mail	Up to 30 g	\$1.27	\$1.30
	Over 30 g up to 50 g	\$1.90	\$1.94
2. Other	Up to 100 g	\$3.12	\$3.19
Letter-post	Over 100 g up to 200 g	\$5.45	\$5.57
	Over 200 g up to 500 g	\$10.90	\$11.14

passerait à 1,07 \$ (comparativement à 1,05 \$). Le prix des timbres achetés en carnets, en rouleaux ou en feuillets serait de 0,92 \$ (comparativement à 0,90 \$). Des augmentations tarifaires sont également proposées pour les autres échelons de poids d'envois du régime intérieur et les envois poste aux lettres à destination des États-Unis et du régime international. Le tarif pour les envois courrier recommandé du régime intérieur augmenterait également.

Le tableau suivant résume les modifications tarifaires pour les envois poste-lettres comprises dans le projet de règlement actuel. Celles-ci entreront en vigueur le 13 janvier 2020.

Poste-lettres	Poids	Tarif de 2019	Tarif proposé pour 2020
1. Timbre unique	Jusqu'à 30 g	1,05 \$	1,07 \$
En carnets, rouleaux ou feuillets		0,90 \$	0,92 \$
2. Envois standard	Plus de 30 g, jusqu'à 50 g	1,27 \$	1,30 \$
3. Autres envois poste-lettres	Jusqu'à 100 g	1,90 \$	1,94 \$
	Plus de 100 g, jusqu'à 200 g	3,12 \$	3,19 \$
	Plus de 200 g, jusqu'à 300 g	4,34 \$	4,44 \$
	Plus de 300 g, jusqu'à 400 g	4,98 \$	5,09 \$
	Plus de 400 g, jusqu'à 500 g	5,35 \$	5,47 \$

Le tableau suivant résume les modifications tarifaires proposées pour les envois poste aux lettres du régime international livrés à l'extérieur du Canada. Celles-ci entreront en vigueur le 13 janvier 2020.

Poste aux lettres États-Unis	Poids	Tarif de 2019	Tarif proposé pour 2020
1. Envois standard	Jusqu'à 30 g	1,27 \$	1,30 \$
	Plus de 30 g, jusqu'à 50 g	1,90 \$	1,94 \$
2. Autres	Jusqu'à 100 g	3,12 \$	3,19 \$
Poste aux lettres	Plus de 100 g, jusqu'à 200 g	5,45 \$	5,57 \$
	Plus de 200 g, jusqu'à 500 g	10,90 \$	11,14 \$

International Letter-post	Weight	2019 Rate	2020 Proposed Rate
1. Standard mail	Up to 30 g	\$2.65	\$2.71
	Over 30 g up to 50 g	\$3.80	\$3.88
2. Other	Up to 100 g	\$6.25	\$6.39
Letter-post	Over 100 g up to 200 g	\$10.90	\$11.14
	Over 200 g up to 500 g	\$21.80	\$22.28

The rate charged for domestic registered mail would increase to \$9.75 (an increase of \$0.25) on January 13, 2020.

Regulatory development

Consultations

The *Canada Post Corporation Act* requires a consultation period through publication of each regulatory proposal in the *Canada Gazette*. All representations must be sent to the Minister of Public Services and Procurement and Accessibility within 30 days after the prepublication of the proposed regulations. The representations are taken into consideration in the preparation of the final regulatory proposal.

Instrument choice

Given that letter mail, U.S.A. and international letter-post and domestic registered mail are regulated, any change to the rates must be made through a regulatory amendment.

Increasing regulated rates is only one of several means employed by Canada Post to enhance its long-term financial self-sustainability. Rate changes to its non-regulated rates, i.e. commercial rates, are also factored into the planning process, as is seeking growth opportunities where they exist. For instance, as a result of Canada Post's strategy to be a leader in the business-to-consumer e-commerce delivery market, total 2018 parcel revenue increased by \$308 million, or 13.6% and volumes increased by 54 million pieces, or 21.7% compared to 2017.

Poste aux lettres du régime international	Poids	Tarif de 2019	Tarif proposé pour 2020
1. Envois standard	Jusqu'à 30 g	2,65 \$	2,71 \$
	Plus de 30 g, jusqu'à 50 g	3,80 \$	3,88 \$
2. Autres	Jusqu'à 100 g	6,25 \$	6,39 \$
Poste aux lettres	Plus de 100 g, jusqu'à 200 g	10,90 \$	11,14 \$
	Plus de 200 g, jusqu'à 500 g	21,80 \$	22,28 \$

Le tarif applicable aux envois courrier recommandé du régime intérieur augmenterait à 9,75 \$ (une augmentation de 0,25 \$) le 13 janvier 2020.

Élaboration de règlements

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 à la ministre des Services publics et de l'Approvisionnement et de l'Accessibilité dans les 30 jours suivant la publication préalable du projet de règlement. Les observations sont prises en considération au moment de la préparation de la version définitive du projet de règlement.

Choix de l'instrument

Étant donné que les envois poste-lettres, les envois poste aux lettres à destination des États-Unis et du régime international et les envois courrier recommandé du régime intérieur sont des produits réglementés, tout changement apporté aux tarifs doit être effectué par l'entremise d'une modification réglementaire.

L'augmentation des tarifs réglementés n'est que l'un des nombreux moyens employés par Postes Canada pour améliorer son autonomie financière à long terme. Des modifications visant ses tarifs non réglementés, comme les tarifs commerciaux, sont également prises en considération dans le processus de planification, alors que la Société cherche à accroître son chiffre d'affaires là où les occasions de croissance existent. Par exemple, grâce à sa stratégie en vue d'être un chef de file sur le marché de la livraison des commandes du cybercommerce dans le segment entreprise à consommateur, Postes Canada a pu augmenter les revenus du secteur colis en 2018 de 308 millions de dollars, ou 13,6 %, et accroître les volumes de 54 millions d'articles, ou 21,7 % comparativement à 2017.

Regulatory analysis**Analyse de la réglementation***Benefits and costs**Avantages et coûts***A. Quantified impacts (in millions of Can\$, 2019)**

		Base Year (2020)	Other Relevant Years (2021–2028)	Final Year (2029)	Total (Present Value)	Annualized Average
Benefits	Canada Post	\$9.0	\$70.2	\$8.6	\$61.9 ¹	\$8.8
Costs	Canadians	–\$9.0	–\$70.2	–\$8.6	–\$61.9	–\$8.8
Net benefits		\$0	\$0	\$0	\$0	\$0

¹ 10-year time period (2020–2029); discount rate of 7% as per the “Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals,” January 2019.

B. Qualitative costs and benefits

Positive impacts	Canada Post	Contribute towards the provision of postal services to all Canadians, enable ongoing innovation and the long-term financial sustainability of Canada Post.
Negative impacts	Canadians	Very minimal annual impact: \$0.26 for consumers and \$6.09 for small businesses.

A. Incidences chiffrées (en millions de \$ CA, 2019)

		Année de référence (2020)	Autres années pertinentes (2021–2028)	Dernière année (2029)	Total (valeur actuelle)	Moyenne annualisée
Avantages	Postes Canada	9,0 \$	70,2 \$	8,6 \$	61,9 \$ ¹	8,8 \$
Coûts	Canadiens	–9,0 \$	–70,2 \$	–8,6 \$	–61,9 \$	–8,8 \$
Avantages nets		0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$

¹ Période de 10 ans (2020–2029); tarif réduit de 7 % conformément au « Guide d’analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation » de janvier 2019.

B. Coûts-avantages qualitatifs

Incidences positives	Postes Canada	Contribue à assurer la prestation de services postaux à tous les Canadiens et à favoriser l’innovation continue et la viabilité financière à long terme de Postes Canada.
Incidence négatives	Canadiens	Incidence annuelle négligeable : 0,26 \$ pour les consommateurs et 6,09 \$ pour les petites entreprises.

The revenue generated from the proposed rates would contribute towards the provision of postal services to all Canadians, enable ongoing innovation and help the long-term financial sustainability of Canada Post.

The price of a single stamp for letter mail weighing 30 g or less would increase to \$1.07 (up from \$1.05) in 2020, representing an increase of 1.9%, while the price for a stamp purchased in a booklet, coil or pane would be \$0.92 (up from \$0.90), representing an increase of 2.2%. The rate for domestic registered mail would also increase. All other regulated prices would increase by approximately 2.2%. The impact of these proposed rate increases across all products for the average Canadian household is

Les revenus générés par les tarifs proposés contribueraient à assurer la prestation de services postaux à tous les Canadiens et à favoriser l’innovation continue et la viabilité financière à long terme de Postes Canada.

Le prix d’un timbre individuel pour un envoi poste-lettres pesant jusqu’à 30 g passerait à 1,07 \$ (comparativement à 1,05 \$) en 2020, ce qui représente une augmentation de 1,9 %, alors que le prix des timbres achetés en carnets, en rouleaux ou en feuillets serait de 0,92 \$ (comparativement à 0,90 \$), soit une augmentation de 2,2 %. Le tarif pour les envois courrier recommandé du régime intérieur augmenterait également. Tous les autres tarifs réglementés augmenteraient d’environ 2,2 %. L’incidence des

estimated at \$0.26 per year based on an average annual expenditure on postage of \$11.73.

In total, the regulated rate proposal would generate approximately \$9 million of additional gross revenue for Canada Post.

Letter mail volumes continue to decline on account of electronic substitution and changing behaviour of mailers and consumers.

Despite these proposed increases, Canadians will continue to enjoy postage rates that are comparable to those of other industrialized countries even with Canada's vast geography, low population density and challenging weather.

Small business lens

The total increase in mailing costs for small businesses that use stamps to pay postage is estimated at \$6.09 per year, based on an average annual expenditure of \$270.73.

One-for-one rule

The proposed amendments would not result in any additional administrative burden costs for business, and the one-for-one rule would therefore not apply.

Regulatory cooperation and alignment

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

Strategic environmental assessment

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

Gender-based analysis plus

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

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The regulations are enforced by Canada Post under the *Canada Post Corporation Act*. No change in the cost of

augmentations tarifaires proposées pour l'ensemble des produits destinés au ménage canadien moyen est estimée à 0,26 \$ par année en fonction de dépenses annuelles moyennes sur l'affranchissement de 11,73 \$.

Au total, les propositions tarifaires réglementées génèreraient environ 9 millions de dollars de revenus bruts supplémentaires pour Postes Canada.

Les volumes d'envois poste-lettres continuent de décliner en raison de la substitution électronique et de l'évolution du comportement des expéditeurs et des consommateurs.

Malgré les augmentations proposées, les Canadiens pourront continuer de profiter de tarifs d'affranchissement comparables à ceux d'autres pays industrialisés, et ce, malgré la vaste superficie du Canada, sa faible densité de population et ses conditions météo difficiles.

Lentille des petites entreprises

Le montant total de l'augmentation des coûts d'expédition pour les petites entreprises qui utilisent des timbres pour payer l'affranchissement est estimé à 6,09 \$ par année, selon une moyenne de dépenses annuelles de 270,73 \$.

Règle du « un pour un »

Les modifications proposées n'occasionneraient pas de fardeau administratif supplémentaire pour les entreprises; par conséquent, la règle du « un pour un » ne s'appliquerait pas.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

La proposition n'est pas liée à un plan de travail ou à un engagement découlant d'un forum officiel sur la coopération en matière de réglementation.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, l'analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'était pas requise.

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune répercussion relative à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été soulevée dans le cadre de la proposition.

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

Les règlements sont appliqués par Postes Canada en vertu de la *Loi sur la Société canadienne des postes*. On ne

enforcement is expected as a result of the proposed amendments.

Contact

Alain Boudreau
Director
Regulatory Affairs
Canada Post Corporation
2701 Riverside Drive, Suite N0960D
Ottawa, Ontario
K1A 0B1

prévoit aucune modification du coût de leur application à la suite de l'adoption des modifications proposées.

Personne-ressource

Alain Boudreau
Directeur
Affaires réglementaires
Société canadienne des postes
2701, promenade Riverside, bureau N0960D
Ottawa (Ontario)
K1A 0B1

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 20(1) of the *Canada Post Corporation Act*^a, that the Canada Post Corporation, pursuant to subsection 19(1)^b of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Letter Mail Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette, Part I*, and the date of publication of this notice, and be addressed to the Minister of Public Works and Government Services, House of Commons, Ottawa, Ontario K1A 0A6.

CANADA POST CORPORATION

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 20(1) de la *Loi sur la Société canadienne des postes*^a, que la Société canadienne des postes, en vertu du paragraphe 19(1)^b de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les envois poste-lettres*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Chambre des communes, Ottawa (Ontario) K1A 0A6.

SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES

^a R.S., c. C-10

^b S.C. 2013, c. 10, s. 2

^a L.R., ch. C-10

^b L.C. 2013, ch. 10, art. 2

Regulations Amending the Letter Mail Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur les envois poste-lettres

Amendments

1 (1) The portion of paragraphs 1(1)(a) and (b) of the schedule to the *Letter Mail Regulations*¹ in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Rate
1(1)(a)	\$1.07
(b)	\$0.92

(2) The portion of subitem 1(2) of the schedule to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Rate
1(2)	\$1.30

2 The portion of subitems 2(1) to (5) of the schedule to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Rate
2(1)	\$1.94
(2)	\$3.19
(3)	\$4.44
(4)	\$5.09
(5)	\$5.47

Coming into Force

3 These Regulations come into force on January 13, 2020.

[24-1-o]

Modifications

1 (1) Le passage des alinéas 1(1)a) et b) de l'annexe du *Règlement sur les envois poste-lettres*¹ figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Tarif
1(1)a)	1,07 \$
b)	0,92 \$

(2) Le passage du paragraphe 1(2) de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Tarif
1(2)	1,30 \$

2 Le passage des paragraphes 2(1) à (5) de l'annexe du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Tarif
2(1)	1,94 \$
(2)	3,19 \$
(3)	4,44 \$
(4)	5,09 \$
(5)	5,47 \$

Entrée en vigueur

3 Le présent règlement entre en vigueur le 13 janvier 2020.

[24-1-o]

¹ SOR/88-430; SOR/90-801, s. 2; SOR/2003-382, s. 21

¹ DORS/88-430; DORS/90-801, art. 2; DORS/2003-382, art. 21

Regulations Amending the International Letter-post Items Regulations

Statutory authority

Canada Post Corporation Act

Sponsoring agency

Canada Post Corporation

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see [page 2646](#).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 20(1) of the *Canada Post Corporation Act*^a, that the Canada Post Corporation, pursuant to subsection 19(1)^b of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the International Letter-post Items Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the Minister of Public Works and Government Services, House of Commons, Ottawa, Ontario K1A 0A6.

CANADA POST CORPORATION

Règlement modifiant le Règlement sur les envois de la poste aux lettres du régime postal international

Fondement législatif

Loi sur la Société canadienne des postes

Organisme responsable

Société canadienne des postes

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la [page 2646](#).

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 20(1) de la *Loi sur la Société canadienne des postes*^a, que la Société canadienne des postes, en vertu du paragraphe 19(1)^b de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les envois de la poste aux lettres du régime postal international*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Chambre des communes, Ottawa (Ontario) K1A 0A6.

SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES

^a R.S., c. C-10

^b S.C. 2013, c. 10, s. 2

^a L.R., ch. C-10

^b L.C. 2013, ch. 10, art. 2

Regulations Amending the International Letter-post Items Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur les envois de la poste aux lettres du régime postal international

Amendment

Modification

1 The portion of item 1 of Schedule IV to the *International Letter-post Items Regulations*¹ in column II is replaced by the following:

1 Le passage de l'article 1 de l'annexe IV du *Règlement sur les envois de la poste aux lettres du régime postal international*¹ figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Column II	
Item	Rate per item (\$)
1(a)(i)	30 g or less 1.30
	more than 30 g but not more than 50 g 1.94
(ii)	100 g or less 3.19
	more than 100 g but not more than 200 g 5.57
	more than 200 g but not more than 500 g 11.14
(b)(i)	30 g or less 2.71
	more than 30 g but not more than 50 g 3.88
(ii)	100 g or less 6.39
	more than 100 g but not more than 200 g 11.14
	more than 200 g but not more than 500 g 22.28

Colonne II	
Article	Tarif par envoi (\$)
1a)(i)	jusqu'à 30 g 1,30
	plus de 30 g, jusqu'à 50 g 1,94
(ii)	jusqu'à 100 g 3,19
	plus de 100 g, jusqu'à 200 g 5,57
	plus de 200 g, jusqu'à 500 g 11,14
b)(i)	jusqu'à 30 g 2,71
	plus de 30 g, jusqu'à 50 g 3,88
(ii)	jusqu'à 100 g 6,39
	plus de 100 g, jusqu'à 200 g 11,14
	plus de 200 g, jusqu'à 500 g 22,28

Coming into Force

Entrée en vigueur

2 These Regulations come into force on January 13, 2020.

2 Le présent règlement entre en vigueur le 13 janvier 2020.

[24-1-o]

[24-1-o]

¹ SOR/83-807

¹ DORS/83-807

Regulations Amending the Special Services and Fees Regulations

Statutory authority

Canada Post Corporation Act

Sponsoring agency

Canada Post Corporation

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see [page 2646](#).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 20(1) of the *Canada Post Corporation Act*^a, that the Canada Post Corporation, pursuant to subsection 19(1)^b of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Special Services and Fees Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the Minister of Public Works and Government Services, House of Commons, Ottawa, Ontario K1A 0A6.

CANADA POST CORPORATION

Règlement modifiant le Règlement sur les droits postaux de services spéciaux

Fondement législatif

Loi sur la Société canadienne des postes

Organisme responsable

Société canadienne des postes

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la [page 2646](#).

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 20(1) de la *Loi sur la Société canadienne des postes*^a, que la Société canadienne des postes, en vertu du paragraphe 19(1)^b de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les droits postaux de services spéciaux*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Chambre des communes, Ottawa (Ontario) K1A 0A6.

SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES

^a R.S., c. C-10

^b S.C. 2013, c. 10, s. 2

^a L.R., ch. C-10

^b L.C. 2013, ch. 10, art. 2

Regulations Amending the Special Services and Fees Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur les droits postaux de services spéciaux

Amendment

1 The portion of paragraph 1(1)(a) of Schedule VII to the *Special Services and Fees Regulations*¹ in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Rate
1(1)(a)	\$9.75

Coming into Force

2 These Regulations come into force on January 13, 2020.

[24-1-o]

Modification

1 Le passage de l'alinéa 1(1)a de l'annexe VII du *Règlement sur les droits postaux de services spéciaux*¹ figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Tarif
1(1)a	9,75 \$

Entrée en vigueur

2 Le présent règlement entre en vigueur le 13 janvier 2020.

[24-1-o]

¹ C.R.C., c. 1296

¹ C.R.C., ch. 1296

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Nuclear Safety and Control Act (Radiation Protection)

Statutory authority

Nuclear Safety and Control Act

Sponsoring agency

Canadian Nuclear Safety Commission

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The Canadian Nuclear Safety Commission's (CNSC) *Radiation Protection Regulations* (the Regulations or RPR) are based on the work of the United Nations Scientific Committee on the Effects of Atomic Radiation (UNSCEAR), the International Commission on Radiological Protection (ICRP) and the International Atomic Energy Agency (IAEA). Alignment with international standards and best practices allows the CNSC to build on the most recent advancements in safety in order to enhance Canadian requirements.

It is necessary to update the Regulations to reflect the current science on radiation protection and to align them with international standards. ICRP recommendations are periodically updated so that they remain relevant, useful and suitable for worldwide use. The ICRP published a revised set of recommendations for its system of radiological protection in 2007 in ICRP Publication 103 (ICRP 103). The revised recommendations incorporate updates based on more recent scientific information as well as new guidance on controlling radiation exposure.

The IAEA, in cooperation with co-sponsoring organizations, has also revised its 1996 *Basic Safety Standards*, which were published in 2014 as the IAEA's *General Safety Requirements*, GSR Part 3. GSR Part 3 provides updated requirements designed to be incorporated into future national and regional regulations of IAEA Member States.

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires (radioprotection)

Fondement législatif

Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires

Organisme responsable

Commission canadienne de sûreté nucléaire

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le *Règlement sur la radioprotection* (le Règlement) de la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN) est fondé sur le travail du Comité scientifique des Nations Unies pour l'étude des effets des rayonnements ionisants (UNSCEAR), de la Commission internationale de protection radiologique (CIPR) et de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA). L'harmonisation aux normes et aux pratiques exemplaires internationales permet à la CCSN de miser sur les plus récentes avancées en matière de sûreté afin d'améliorer les exigences canadiennes.

Il est nécessaire de mettre à jour le Règlement afin de tenir compte des connaissances scientifiques actuelles en matière de radioprotection et de l'harmoniser aux normes internationales. Les recommandations de la CIPR sont mises à jour régulièrement afin de faire en sorte qu'elles demeurent pertinentes, utiles et adaptées à une utilisation internationale. En 2007, la CIPR a diffusé dans sa publication 103 (en anglais seulement) un ensemble de recommandations révisées visant son système de radioprotection. Les recommandations révisées intègrent des mises à jour fondées sur des connaissances scientifiques plus récentes ainsi que de l'orientation nouvelle sur le contrôle de la radioexposition.

L'AIEA, en collaboration avec d'autres organisations, a également révisé ses *Normes fondamentales internationales de sûreté* de 1996, qui ont été publiées en 2014 sous le titre *General Safety Requirements*, GSR Part 3 (Prescriptions générales de sûreté, Partie 3) de l'AIEA. La Partie 3 définit de nouvelles exigences destinées à être intégrées aux futurs règlements de portée nationale et régionale pris par les États membres de l'AIEA.

The CNSC is committed to ensuring its radiation protection requirements are up to date so that workers, the public and the environment are protected. The CNSC reviewed the Regulations, in order to ensure alignment with ICRP 103, the IAEA's GSR Part 3 and other international standards, as well as to identify any gaps that have arisen since the Regulations were introduced in 2000. The review also identified areas that could be refined and improved.

The CNSC has gained over 18 years of regulatory experience since the Regulations first came into force. During this time, the CNSC has identified opportunities to improve the Regulations by addressing specific gaps and providing additional clarity.

Background

The CNSC regulates the use of nuclear energy and materials to protect health, safety of persons, security and the environment; to implement Canada's international commitments on the peaceful use of nuclear energy; and to disseminate objective scientific, technical and regulatory information to the public. Before any person can prepare a site for, construct, operate, decommission, or abandon a nuclear facility — or possess, transfer, use, transport or store nuclear substances, prescribed equipment or prescribed information — they must obtain a licence issued by the CNSC.

These activities are regulated in accordance with the *Nuclear Safety and Control Act* (NSCA), which establishes the CNSC's authority to set regulatory requirements for all nuclear-related activities in Canada. The CNSC's regulatory framework consists of laws passed by Parliament that govern the regulation of Canada's nuclear industry, and regulations, licences and regulatory documents that the CNSC uses to regulate the industry.

The Regulations set limits on the amount of radiation the public and workers may receive during the conduct of licensed activities. The CNSC requires that every licensee implement a radiation protection program that keeps the amount of exposure to ionizing radiation as low as reasonably achievable (ALARA) and below regulatory dose limits.

Radiation is energy that is transmitted in the form of waves or streams of particles. When ionizing radiation penetrates matter, such as the human body, it deposits energy. The degree of a biological effect on the human body will depend on the amount of radiation deposited, the type of radiation and the tissue or organ in the body

La CCSN est déterminée à veiller à ce que ses normes de radioprotection soient à jour afin de protéger les travailleurs, le public et l'environnement. Elle a examiné le Règlement afin de s'assurer qu'il demeure adapté à la publication 103 de la CIPR et aux Prescriptions générales de sûreté, Partie 3 de l'AIEA ainsi qu'à toute autre norme internationale et de déceler ainsi toute lacune qu'on aurait pu observer depuis l'entrée en vigueur du Règlement en 2000. L'examen a également permis de cerner des domaines qui pourraient être clarifiés et améliorés.

Depuis l'entrée en vigueur du Règlement, la CCSN a acquis plus de 18 années d'expérience en matière de réglementation. Au cours de cette période, elle a cerné des possibilités d'amélioration du Règlement en comblant certaines lacunes et en apportant plus de précisions.

Contexte

La CCSN réglemente l'utilisation de l'énergie et des matières nucléaires afin de préserver la santé, la sûreté et la sécurité, de protéger l'environnement, de respecter les engagements internationaux du Canada à l'égard de l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire, et d'informer objectivement le public sur les plans scientifique ou technique ou en ce qui concerne la réglementation du domaine de l'énergie nucléaire. Quiconque souhaite préparer l'emplacement d'une installation nucléaire, ou construire, exploiter, déclasser ou abandonner une telle installation, ou encore posséder, transférer, utiliser, transporter ou stocker des substances nucléaires, de l'équipement réglementé ou des renseignements réglementés doit obtenir au préalable un permis de la CCSN.

Ces activités sont réglementées en vertu de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires* (LSRN), laquelle confère à la CCSN le pouvoir d'établir des exigences réglementaires pour toutes les activités liées au nucléaire au Canada. Le cadre de réglementation de la CCSN regroupe les lois adoptées par le Parlement qui régissent l'industrie nucléaire canadienne ainsi que les règlements, les permis et les documents d'application de la réglementation dont la CCSN se sert pour réglementer l'industrie.

Le Règlement limite la quantité de rayonnement auquel les membres du public et les travailleurs peuvent être exposés au cours de l'exécution des activités autorisées. La CCSN oblige les titulaires de permis à mettre en œuvre un programme de radioprotection qui maintient l'exposition au rayonnement ionisant au niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre (ALARA) et en deçà des limites de dose réglementaires.

Le rayonnement est une énergie transmise sous forme d'ondes ou de flux de particules. Lorsque le rayonnement ionisant pénètre dans la matière comme le corps humain, il lui transfère de l'énergie. L'ampleur d'un effet biologique sur le corps humain dépendra de la quantité de rayonnement transmis, du type de rayonnement et du

that has been exposed. The amount of energy deposited and its effect are represented by a quantity called a “dose.” The standard unit for radiation dose is the sievert (Sv). The millisievert (mSv), equivalent to 0.001 Sv, is typically used.

Radiation has always been present and is all around us in many forms. Life has evolved in a world filled with radiation and it is part of our everyday lives. Various activities listed in the table below put dose limits into perspective.

Effective Dose (mSv)	Limit or Activity
> 1000	Acute dose which may cause symptoms of radiation sickness
150	Average annual exposure to astronauts working on the International Space Station
100	Five-year dose limit for nuclear energy workers (section 13 of the RPR)
50	Annual dose limit for nuclear energy workers (section 13 of the RPR)
7	Typical chest CT (computed tomography)
1.8	Annual Canadian average of natural background radiation
1	Annual public dose limit (subsection 1(3) of the RPR)
0.1	Typical chest X-ray
0.02	Typical cross-Canada flight
0.001	Typical dose from living one year within a few kilometers of an operating nuclear power plant in Canada

Objectives

To enhance radiation protection for workers, the public and the environment, the CNSC proposes to update the Regulations by aligning them with international standards for radiation protection and providing additional clarity based on its regulatory operational experience.

Description

The CNSC is proposing several amendments to harmonize the Regulations with updated ICRP recommendations and IAEA guidance, to clarify requirements, and to address gaps identified through regulatory operational experience since the Regulations first came into force in 2000.

tissu ou de l'organe exposé. La quantité d'énergie transmise et ses effets sont représentés par une mesure appelée « dose ». L'unité normalisée de la dose de rayonnement est le sievert (Sv). On utilise généralement le millisievert (mSv), qui équivaut à 0,001 Sv.

Le rayonnement a toujours été présent et il est partout dans notre environnement, sous diverses formes. La vie a évolué dans un monde rempli de rayonnement : celui-ci fait partie de notre quotidien. Les diverses activités figurant dans le tableau ci-dessous permettent de mettre en perspective les limites de dose.

Dose efficace (mSv)	Limite ou activité
> 1000	Dose aiguë qui pourrait causer des symptômes de la maladie des rayons
150	Exposition annuelle moyenne des astronautes travaillant à bord de la station spatiale internationale
100	Limites de dose sur cinq ans pour les travailleurs du secteur nucléaire (article 13 du <i>Règlement sur la radioprotection</i>)
50	Limites de dose annuelle pour les travailleurs du secteur nucléaire (article 13 du <i>Règlement sur la radioprotection</i>)
7	Tomodensitométrie typique de la poitrine
1,8	Rayonnement de fond moyen annuel au Canada
1	Limite de dose annuelle au public (paragraphe 1(3) du <i>Règlement sur la radioprotection</i>)
0,1	Radiographie par rayons X typique de la poitrine
0,02	Vol typique d'un bout à l'autre du Canada
0,001	Dose typique d'une personne habitant pendant un an dans un rayon de quelques kilomètres d'une centrale nucléaire au Canada

Objectifs

Afin de renforcer la radioprotection des travailleurs, du public et de l'environnement, la CCSN propose de mettre à jour le Règlement afin de l'harmoniser avec les normes internationales en matière de radioprotection et d'y inclure d'autres précisions en fonction de l'expérience réglementaire d'exploitation.

Description

La CCSN propose d'apporter au Règlement plusieurs modifications visant à l'harmoniser aux recommandations de la CIPR et aux documents d'orientation de l'AIEA actualisés en vue de clarifier les exigences et de combler les lacunes cernées dans le contexte de l'expérience réglementaire d'exploitation acquise depuis l'entrée en vigueur du Règlement en 2000.

Section 1: Interpretation (definitions)

The CNSC is proposing to add, revise or delete some terms to align with proposed changes to the Regulations. The proposed changes to terms are described below in the relevant sections of the Regulations.

Section 2: Application

Section 2 defines the application of the Regulations. It currently states that the Regulations do not apply in the case of a radiation dose received by a patient or biomedical research study volunteer who is under medical supervision. When the Regulations first came into force in 2000, caregivers were also exempted, but the exemption was later repealed in 2007 at the request of the Standing Joint Committee on the Scrutiny of Regulations. The Committee had identified some inconsistencies between sections 2 and 3. The Commission granted an exemption for licensees from the Regulations in respect of doses received by non-occupational caregivers until the Regulations could be updated. The CNSC is proposing to clarify the text in subsection 2(2) and reinstate the exemption for caregivers.

The CNSC is also proposing to include a definition of “caregiver” in section 1 that aligns with the definition in the IAEA’s GSR Part 3. This definition would indicate that a caregiver “means a person who willingly and voluntarily – and not as an occupation – helps in the support and comfort of a person who has been administered a nuclear substance for therapeutic purposes as directed by a medical practitioner who is qualified to give such direction under the applicable provincial legislation.”

Section 3: Administration of nuclear substances for medical purposes

Section 3 states that the licensee must inform a patient who has been administered nuclear substances of the measures that should be taken to reduce exposure to others. Currently, the Regulations require this to be done “before the patient leaves the place where the treatment is administered.” The current requirement may result in caregivers supporting patients who must remain at the treatment centre/hospital not necessarily being informed of the radiation risks of providing care and support to the patient. The CNSC is proposing to remove the requirement to inform the patient before they leave the treatment centre, to allow the information to be provided in a manner that is convenient and specific to the situation.

Article 1 : Définitions

La CCSN propose d’ajouter, de réviser ou de supprimer certains termes afin de tenir compte des modifications proposées au Règlement. Les modifications proposées aux conditions sont décrites ci-dessous en fonction des articles pertinents du Règlement.

Article 2 : Champ d’application

L’article 2 établit le champ d’application du Règlement. Dans la version actuelle, il stipule que le Règlement ne s’applique pas à une dose de rayonnement reçue par un patient ou un participant volontaire aux études biomédicales sous surveillance médicale. Lorsque le Règlement est entré en vigueur en 2000, les personnes soignantes étaient également visées par l’exemption, mais celle-ci a été abrogée en 2007 à la demande du Comité mixte permanent d’examen de la réglementation. Le Comité avait relevé un manque d’uniformité entre les articles 2 et 3. La Commission a accordé aux titulaires de permis une exemption du Règlement relative aux limites de dose reçue par les personnes soignantes que ne dispensent pas de soins à titre professionnel jusqu’à la mise à jour du Règlement. La CCSN propose de clarifier le texte du paragraphe 2(2) et de rétablir l’exemption à l’endroit des personnes soignantes.

La CCSN propose également d’inclure dans l’article 1 une définition de « personne soignante » qui s’harmonise à la définition utilisée dans les Prescriptions générales de sûreté, Partie 3 de l’AIEA, soit « La personne qui, de son plein gré et bénévolement et non à titre professionnel, offre du soutien et du réconfort à une personne à qui a été administrée une substance nucléaire à des fins thérapeutiques selon les instructions d’un médecin qualifié à cet égard conformément aux lois provinciales applicables ».

Article 3 : Administration de substances nucléaires à des fins thérapeutiques

L’article 3 stipule que le titulaire de permis doit informer un patient auquel on a administré des substances nucléaires des mesures à prendre pour réduire l’exposition d’autrui. À l’heure actuelle, le Règlement stipule que cela doit être fait lorsque le patient « s’apprête à quitter le lieu où une substance nucléaire lui a été administrée ». L’exigence en vigueur pourrait signifier que les personnes soignantes qui soutiennent des patients devant demeurer au centre de traitement ou à l’hôpital ne seraient pas nécessairement informées des risques radiologiques encourus lorsqu’elles prodiguent des soins au patient et le soutiennent. La CCSN propose de supprimer l’exigence visant la communication d’information au patient qui s’apprête à quitter le centre de traitement, pour que l’information puisse être fournie de la manière qui convient et en fonction de la situation donnée.

Section 4: Radiation protection program

Section 4 of the Regulations requires every licensee to implement a radiation protection program to keep exposures to radon progeny and the effective doses and equivalent dose ALARA. The CNSC proposes to remove the specific reference to radon progeny exposure in paragraph 4(a), given other proposed changes to section 13 of the Regulations.

Section 7: Provision of information — Proposed addition of a requirement related to emergencies

Section 7 lists the information that every licensee is required to provide in writing to each nuclear energy worker (NEW). However, it does not specifically require NEWs to be informed of their duties and responsibilities in the event of an emergency. The CNSC proposes to introduce a requirement to subsection 7(1) for all licensees to inform all NEWs of their duties and responsibilities during an emergency, as well as the risks associated with radiation to which the worker may be exposed during the control of an emergency. This requirement will ensure those workers who could be involved in the response to an emergency will have the necessary information for their protection and safety.

Sections 7 and 11: Proposed amendments related to pregnant NEWs and breastfeeding NEWs

The CNSC is proposing to amend subsection 7(2) to ensure that all licensees inform each female NEW, in writing, of the importance of informing the licensee, as soon as feasible, in writing, upon becoming aware of the female NEW's pregnancy, and of the rights of pregnant NEWs under section 11 of the Regulations. Section 11 is proposed to be amended to ensure that licensees make reasonable accommodations for female NEWs that have self-disclosed that they are pregnant. The CNSC is also proposing to repeal the provision requiring a female NEW to self-disclose her pregnancy to the licensee. This proposal is in alignment with the international practice of voluntary self-disclosure of pregnancy and breastfeeding.

The current Regulations do not set requirements related to breastfeeding female NEWs. To ensure that the licensee makes accommodations limiting intakes of nuclear substances by a breastfeeding NEW to protect their breastfed infant, the CNSC is proposing

- to expand the requirements of subsection 7(1) of the Regulations to include the provision of information on the potential risks to breastfed infants from intakes of nuclear substances by the female NEW;

Article 4 : Programme de radioprotection

L'article 4 du Règlement stipule que tous les titulaires de permis doivent mettre en place un programme de radioprotection afin de maintenir au niveau ALARA l'exposition aux produits de filiation du radon ainsi que les doses efficaces et équivalentes. La CCSN propose de retirer de l'alinéa 4a) la référence à l'exposition aux produits de filiation du radon, compte tenu des autres changements qu'on propose d'apporter à l'article 13 du Règlement.

Article 7 : Renseignements à fournir — ajout proposé d'une exigence relative aux situations d'urgence

L'article 7 établit les renseignements que tous les titulaires de permis doivent fournir par écrit à chaque travailleur du secteur nucléaire (TSN). Toutefois, le Règlement n'exige pas expressément que les TSN soient informés de leurs tâches et de leurs responsabilités en situation d'urgence. La CCSN propose d'ajouter au paragraphe 7(1) l'obligation pour tous les titulaires de permis d'informer tous les TSN de leurs tâches et de leurs responsabilités en situation d'urgence ainsi que des risques associés au rayonnement auquel un travailleur peut être exposé durant la maîtrise de la situation d'urgence. Cette exigence permettra de faire en sorte que les travailleurs qui pourraient être appelés à intervenir en situation d'urgence disposent de l'information nécessaire pour assurer leur protection, leur sûreté et leur sécurité.

Articles 7 et 11 : Modifications proposées relatives aux TSN enceintes et allaitantes

La CCSN propose de modifier le paragraphe 7(2) de façon à s'assurer que tous les titulaires de permis informent toutes les TSN, par écrit, de l'importance d'informer le titulaire de permis, par écrit et dès que possible, lorsqu'elles apprennent qu'elles sont enceintes; les titulaires de permis doivent aussi informer les TSN de leurs droits en tant que travailleuses enceintes en vertu de l'article 11 du Règlement. On propose de modifier l'article 11 pour veiller à ce que les titulaires de permis prennent des mesures d'adaptation raisonnables à l'égard des travailleuses qui ont déclaré elles-mêmes aux titulaires de permis qu'elles étaient enceintes. La CCSN propose également d'abroger la disposition exigeant qu'une TSN déclare elle-même au titulaire de permis qu'elle est enceinte. Cette proposition est conforme aux pratiques internationales d'autodéclaration volontaire de grossesse et d'allaitement.

Le règlement actuel n'établit aucune exigence relative aux TSN qui allaitent. Pour veiller à ce que le titulaire de permis prenne des mesures d'adaptation raisonnables pour limiter l'incorporation de substances nucléaires par la TSN qui allaite, afin de protéger leurs bébés allaités, la CCSN propose ce qui suit :

- élargir les obligations énoncées au paragraphe 7(1) du Règlement afin d'inclure la communication de renseignements à l'égard des risques potentiels pour les bébés

- to amend subsection 7(2) to ensure that all licensees inform all female NEWs, in writing, of the importance of informing the licensee, as soon as feasible, in writing, if they are breastfeeding, and of the rights of breastfeeding NEWs under section 11 of the Regulations; and
- to amend section 11 to ensure that licensees make reasonable accommodations for female NEWs who have self-disclosed that they are breastfeeding, for the protection of breastfed infants.

The proposed changes to sections 7 and 11 will enhance safety for breastfed infants by ensuring that the dose to the breastfeeding NEW due to intakes of nuclear substances is kept ALARA.

Section 8: Requirement to use a licensed dosimetry service – Equivalent dose to the skin, or to the skin of any hand or foot

Section 8 of the Regulations requires a licensee to use a licensed dosimetry service (LDS) to measure and monitor radiation doses to NEWs who have a reasonable probability of receiving to receive effective doses that are greater than 5 mSv in a one-year dosimetry period. However, there are no specific requirements related to the use of an LDS with regard to equivalent dose to the skin, or to the skin of any hand or foot.

The CNSC is proposing that a licensee must also use an LDS to measure and monitor radiation doses to NEWs who have a reasonable probability of receiving an equivalent dose to the skin, or to the skin of any hand or foot, that is greater than 50 mSv in a one-year dosimetry period.

The CNSC is also proposing to state explicitly in section 8 that the licensees whose NEWs are monitored by an LDS must provide the required information to the LDS, for the purpose of reporting doses to Health Canada's National Dose Registry, as required by section 19. This change is expected to provide licensed dosimetry services with the means to require their clients to provide the information specified in the Regulations.

Section 12: Interpretation

Subsection 12(1) provides definitions for the formulas in section 13. The CNSC is proposing to repeal this subsection given the proposed changes to section 13. If the proposed changes to section 13 are approved, the definitions

allaités liés à des substances radioactives reçues par la TSN;

- modifier le paragraphe 7(2) de façon à garantir que tous les titulaires de permis informent toutes les TSN, par écrit, de l'importance d'informer le titulaire de permis, par écrit et dès que possible, lorsqu'elles allaitent; les titulaires de permis doivent aussi informer les TSN de leurs droits en tant que travailleuses qui allaitent, en vertu de l'article 11 du Règlement;
- modifier l'article 11 pour faire en sorte que les titulaires de permis prennent des mesures d'adaptation raisonnables à l'égard des travailleuses qui ont déclaré elles-mêmes qu'elles allaitent, afin de protéger les bébés allaités.

Les modifications proposées aux articles 7 et 11 renforceront la sécurité des bébés allaités en faisant en sorte que la dose à la TSN qui allaite attribuable à l'incorporation de substances nucléaires demeure au niveau ALARA.

Article 8 : Obligation d'utiliser un service de dosimétrie autorisé – dose équivalente à la peau ou encore à la peau des mains ou des pieds

En vertu de l'article 8 du Règlement, le titulaire de permis doit utiliser un service de dosimétrie autorisé (SDA) pour mesurer et contrôler les doses de rayonnement reçues par les TSN qui risquent vraisemblablement de recevoir une dose efficace supérieure à 5 mSv au cours d'une période de dosimétrie d'un an. Toutefois, ce même article ne contient aucune exigence précise liée à l'utilisation d'un SDA pour mesurer les doses équivalentes à la peau ou encore à la peau des mains ou des pieds.

La CCSN propose qu'on oblige aussi le titulaire de permis à utiliser un SDA pour mesurer et contrôler le rayonnement pour les TSN qui risquent vraisemblablement de recevoir sur la peau, ou sur la peau des mains ou des pieds, une dose équivalente supérieure à 50 mSv au cours d'une période de dosimétrie d'un an.

La CCSN propose aussi d'énoncer explicitement dans l'article 8 que les titulaires de permis dont les TSN sont surveillés par un SDA doivent fournir les renseignements requis au SDA, afin que les renseignements sur les doses soient déposés au Fichier dosimétrique national de Santé Canada, comme l'exige l'article 19. Ce changement devrait donner aux services de dosimétrie autorisés les moyens d'exiger que leurs clients fournissent les renseignements demandés dans le Règlement.

Article 12 : Définitions

Le paragraphe 12(1) établit des définitions relatives aux formules énoncées à l'article 13. La CCSN propose d'abroger le présent paragraphe compte tenu des modifications proposées à l'article 13. Si ces modifications proposées

of “working level” and “working level month” in subsection 1(1) and in subsection 12(1) will be removed.

Section 13: Effective dose limits — Formulas for calculating effective dose

Section 13 also lists mathematical formulas for calculating effective doses and the effective dose limits. The CNSC is proposing to repeal subsections 13(2) to (4), as the methods for calculating doses are better placed in regulatory guidance.

Section 14: Equivalent dose limits — Clarification of measurement of dose to hands and feet

Item 3 in the table in subsection 14(1) of the current Regulations specifies dose limits for the “hands and feet.” The actual intent of this requirement is to limit the dose to the skin of each hand and foot. However, the wording is ambiguous and has sometimes been misinterpreted as “the total dose to all hands and feet.” The CNSC therefore proposes to change the wording “hands and feet” to “the skin of each hand and foot.” The proposed changes would clarify the current requirements and more accurately reflect how equivalent doses to the hands and feet are actually measured.

Section 14: Equivalent dose limits — Equivalent dose limits for the lens of an eye

Radiation exposure to the lens of the eye, above a threshold dose, has been linked to its opacification (or clouding of the lens, which, in its advanced stages, is referred to as a cataract). In order to prevent this effect, the Regulations set dose limits for the lens of the eye. The current dose limit for the lens of the eye is 150 mSv per one-year dosimetry period for NEWs and 15 mSv per one calendar year for any other person.

In 2011, the ICRP recommended a reduction in the equivalent dose limit for the lens of the eye to 20 mSv in a year, averaged over defined five-year periods (i.e. 100 mSv per five years), with no single year exceeding 50 mSv. The IAEA adopted this recommendation in GSR Part 3.

In alignment with the recommendations of the ICRP and the IAEA, the CNSC proposes

- to change the equivalent dose limit to the lens of an eye for a NEW from the current limit of 150 mSv to 50 mSv in a one-year dosimetry period; and
- to add a new equivalent dose limit to the lens of an eye for a NEW of 100 mSv in a five-year dosimetry period.

sont approuvées, les définitions « unité alpha » et « unité alpha-mois » seront également supprimées du paragraphe 1(1), à l’instar des définitions du paragraphe 12(1).

Article 13 : Limites de dose efficace — formules permettant de calculer la dose efficace

L’article 13 énumère les formules mathématiques permettant de calculer les doses efficaces et les limites de dose efficace. La CCSN propose d’abroger les paragraphes 13(2) à (4) puisque les méthodes de calcul de doses seraient mieux placées dans des documents d’orientation réglementaire.

Article 14 : Limites de dose équivalente — clarification des mesures de la dose aux mains et aux pieds

L’article 3 du tableau figurant au paragraphe 14(1) du Règlement, dans son état actuel, énonce les limites de dose aux « Mains et pieds ». L’exigence vise en fait à limiter la dose reçue par la peau de chaque main ou pied; or, cette formulation est ambiguë et a parfois été mal interprétée comme désignant la dose totale reçue par l’ensemble des mains et des pieds. La CCSN propose donc de remplacer « Mains et pieds » par « Peau de chaque main et de chaque pied », ce qui reflète plus fidèlement la façon dont la dose équivalente reçue par les mains et les pieds est mesurée en pratique.

Article 14 : Limites de dose équivalente — limites de dose équivalente au cristallin

Lorsque le cristallin est exposé à un rayonnement supérieur à un certain seuil, cela peut entraîner son opacification (ou son voilement qui, à un stade avancé, constitue la cataracte). Pour prévenir cet effet, le Règlement établit des limites de dose au cristallin, qui s’élèvent actuellement à 150 mSv par période de dosimétrie d’un an pour les TSN et à 15 mSv par année civile pour toute autre personne.

En 2011, la CIPR a recommandé de réduire la limite de dose équivalente à 20 mSv par an au cristallin, répartie sur des périodes de cinq ans définies (c’est-à-dire 100 mSv sur cinq ans), ne dépassant pas 50 mSv pour une seule année. L’AIEA a adopté cette recommandation dans ses Prescriptions générales de sûreté, Partie 3.

Dans la foulée des recommandations de la CIPR et de l’AIEA, la CCSN propose ce qui suit :

- faire passer la limite de dose équivalente au cristallin pour un TSN de 150 mSv à 50 mSv pour une période de dosimétrie d’un an;
- ajouter une nouvelle limite de dose équivalente au cristallin d’un TSN de 100 mSv pour une période de dosimétrie de cinq ans.

Section 16: When dose limit is exceeded

Section 16 of the Regulations requires a licensee to remove a person from any work that is likely to add to his or her dose when the licensee becomes aware that the person may have exceeded any of the applicable dose limits stated in section 13, “Effective Dose Limits,” and section 14, “Equivalent Dose Limits.” In its current wording, this requirement applies to all persons.

Based on regulatory experience, this required licensees to remove non-NEWs from work for exceeding the effective or equivalent dose limit for a person who is not a NEW. At these levels of exposure, there are no associated health risks to an individual and there could be an impact on their livelihood. To ensure that regulatory requirements are risk-based, the CNSC is proposing an amendment requiring that a person be removed from work if the person may have or has exceeded any of the dose limits that apply to NEWs as specified in sections 13 and 14.

Section 18: Application for licence to operate

Section 18 of the Regulations sets out the information required for an application for a licence to operate a dosimetry service. The CNSC is proposing amendments to section 18 to clarify existing requirements. The amendments include

- replacing “quality assurance program” with “management system,” which is the currently accepted terminology; and
- amending paragraph 18(c) to remove the requirement for an applicant to include the types of radiation that will be monitored and their respective energy ranges, as this is not applicable in all scenarios.

Section 20: Labelling of containers and devices

The manufacture of devices containing radium luminous compounds in Canada, mainly from the 1930s until the late 1960s, predates the regulatory requirements for labelling devices containing nuclear substances. As a result, devices containing radium luminous compounds — most of which are now in the public domain — are typically not signed or labelled as containing nuclear substances.

Effective January 1, 2006, the Commission indefinitely exempted persons from the requirement under paragraph 8(b) of the *Nuclear Substances and Radiation*

Article 16 : Dépassement des limites de dose

En vertu de l'article 16 du Règlement, le titulaire de permis doit exiger de toute personne qu'elle cesse tout travail susceptible d'augmenter sa dose lorsqu'il apprend que la dose en question peut avoir dépassé les limites de dose applicables énoncées à l'article 13 (Limites de dose efficace) ou à l'article 14 (Limites de dose équivalente). Dans sa formulation actuelle, cette obligation s'applique à toutes les personnes.

Selon l'expérience acquise en matière de réglementation, les titulaires de permis ont dû, pour respecter cette exigence, suspendre le travail de personnes qui n'étaient pas désignées comme des TSN, parce qu'elles avaient dépassé la limite de dose efficace ou équivalente pour une personne qui n'est pas un TSN. À ces niveaux d'exposition, il n'y a aucun risque pour la santé d'une personne, mais il pourrait y avoir une incidence sur leurs moyens de subsistance. Pour assurer la prise en compte des risques par les exigences réglementaires, la CCSN propose donc une modification qui exigerait qu'une personne cesse tout travail susceptible d'augmenter sa dose si elle a, ou peut avoir, dépassé les limites de dose applicables aux TSN, tel qu'il est précisé aux articles 13 et 14.

Article 18 : Demande de permis d'exploitation

L'article 18 du Règlement définit actuellement les renseignements qui doivent accompagner la demande de permis d'exploitation d'un service de dosimétrie. La CCSN propose d'apporter à cet article plusieurs modifications qui précisent les exigences existantes. Ces modifications visent :

- à remplacer « programme d'assurance de la qualité » par « système de gestion », qui correspond à la terminologie reconnue à l'heure actuelle;
- à modifier l'alinéa 18c) en supprimant l'exigence d'énoncer les types de rayonnement qui seront soumis au contrôle et les gammes d'énergies correspondantes, étant donné que ces renseignements ne sont pas pertinents dans le cadre de tous les scénarios.

Article 20 : Étiquetage des récipients et des appareils

La fabrication d'appareils contenant un composé lumineux au radium au Canada, qui a eu lieu principalement des années 1930 jusqu'à la fin des années 1960, a précédé les exigences réglementaires visant l'étiquetage des appareils contenant des substances nucléaires. Ainsi, ces appareils, dont la plupart se trouvent maintenant dans le domaine public, ne sont généralement ni signés ni étiquetés comme des appareils contenant des substances nucléaires.

À compter du 1^{er} janvier 2006, la Commission a accordé une exemption indéfinie aux personnes de l'exigence de l'alinéa 8b) du *Règlement sur les substances nucléaires et*

Devices Regulations. Under this exemption, a person may possess, transfer or use an unlimited number of devices containing radium luminous compounds without a licence, provided that radium is the only nuclear substance in the device and the device is not disassembled or tampered with. The exemption was granted by the Commission following an assessment of the risk associated with the possession of devices containing radium luminous compounds. This assessment concluded that the risks to persons are low, as long as the devices are intact and handled safely.

To align the labelling requirements in the Regulations with the *Nuclear Substances and Radiation Devices Regulations*, the CNSC proposes to exempt devices that contain radium luminous compounds from the labelling requirements of subsection 20(1) provided that radium is the only nuclear substance in the device and the device is intact and not tampered with.

Section 20: Containers and devices – Labelling of waste containers

The CNSC is proposing an amendment to section 20 to clarify labelling requirements for waste containers. The CNSC is proposing to exempt containers used to temporarily store nuclear substances from the labelling requirements of subsection 20(1).

Waste containers in use would continue to have the radiation warning symbol and the words “RAYONNEMENT – DANGER – RADIATION” to alert workers of the potential radiological hazards of the contents. All other regulatory requirements would still be in place, including ensuring the radiation exposures and doses to workers and the public are kept ALARA. When the waste container is full and destined for storage, the labelling requirements of subsection 20(1) apply and will ensure that the waste is safely managed and the details about the container waste are available for inclusion in the waste inventory.

Section 21: Posting of signs at boundaries and points of access

Currently, section 21 specifies the circumstances when licensees are required to post radiation warning signage. However, there has been confusion about the application of these requirements as they relate to vehicles.

The CNSC is proposing an amendment to section 21 to clarify the requirements for posting signs on vehicles that

les appareils à rayonnement. En vertu de cette exemption, toute personne peut, sans y être autorisée par un permis, avoir en sa possession, transférer ou utiliser un nombre illimité d'appareils contenant un composé lumineux au radium si les conditions suivantes sont réunies : la seule substance nucléaire contenue dans l'appareil est du radium; l'appareil est intact et n'a pas été altéré. L'exemption a été accordée par la Commission à la suite de l'évaluation du risque associé à la possession d'appareils contenant un composé lumineux au radium, qui a permis de conclure que les risques pour les personnes sont faibles, à condition que les appareils soient intacts et manipulés en toute sécurité.

Afin d'harmoniser les exigences en matière d'étiquetage du Règlement avec celles du *Règlement sur les substances nucléaires et les appareils à rayonnement*, la CCSN propose d'exempter les appareils contenant un composé lumineux au radium des exigences du paragraphe 20(1) si le radium constitue la seule substance nucléaire contenue dans l'appareil et si l'appareil est intact et n'a pas été altéré.

Article 20 : Étiquetage des récipients et des appareils – étiquetage des récipients de déchets

La CCSN propose de modifier l'article 20 de manière à clarifier les exigences en matière d'étiquetage relatives aux récipients de déchets. La CCSN propose d'exempter les récipients servant à stocker temporairement les substances nucléaires des exigences en matière d'étiquetage du paragraphe 20(1).

Les récipients de déchets en cours d'utilisation conserveraient le symbole de mise en garde contre les rayonnements et la mention « RAYONNEMENT – DANGER – RADIATION » afin d'attirer l'attention des travailleurs sur les dangers radiologiques potentiels de leur contenu. Toutes les autres exigences réglementaires demeureraient en vigueur, notamment celle visant à s'assurer de maintenir au niveau ALARA la radioexposition ainsi que les doses aux travailleurs et au public. Lorsque le récipient de déchets est plein et qu'il doit être stocké, les exigences du paragraphe 20(1) s'appliquent, ce qui permet d'assurer que les déchets sont gérés de façon sûre et que les renseignements à l'égard du contenu peuvent être saisis dans l'inventaire des déchets.

Article 21 : Affichage aux limites et aux points d'accès

À l'heure actuelle, l'article 21 établit les circonstances dans lesquelles le titulaire de permis est tenu d'afficher des mises en garde contre les rayonnements. Toutefois, la confusion persiste à l'égard de l'application de ces exigences dans le cas des véhicules.

La CCSN propose de modifier l'article 21 afin de clarifier les exigences relatives à l'affichage sur des véhicules

are used for storage and are not consigned for transport. This amendment will clarify that section 21 of the Regulations does not apply to vehicles containing consignments for transport as defined in the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations*.

Section 22: Proposed new section on radiation detection and measurement instrumentation

There are three regulations under the NSCA that include provisions for the use of equipment, including radiation survey meters. However, there are no regulatory requirements that address the use of radiation detection and measurement instrumentation. To ensure workers' protection and the accuracy of radiation measurements, instrumentation must be appropriately selected for the types, levels, and energies of the radiation encountered. Instrumentation must also be maintained and calibrated so that it is capable of performing accurately and reliably during routine work and emergencies.

The CNSC is proposing a new requirement for all licensees to ensure that radiation detection and measurement instrumentation is selected, tested and calibrated for its intended use.

Section 24: Records to be kept by licensees

Subsection 5(1) of the Regulations requires that, for the purpose of keeping a record of radiation doses in accordance with section 27 of the NSCA, every licensee must ascertain and record the magnitude of exposure to radon progeny of each person referred to in that section as well as the effective dose and equivalent dose received by and committed to that person. The Regulations do not identify specific time periods for retaining the dose records required by subsection 5(1). Therefore, section 28 of the *General Nuclear Safety and Control Regulations* applies. Licensees are required to maintain dose records until one year after the expiry of the licence that authorized the activity. The CNSC has determined that five years is a more appropriate retention period for this type of record and is therefore proposing to amend section 24 to include a specific time period of five years after the day on which the information is collected.

Section 25: Transitional provision

The current text in section 25 describes the application of the effective dose limits in the transition period that existed from the time the Regulations came into force (January 1, 2000) until the beginning of the first five-year dosimetry period, which began on January 1, 2001. This section was necessary when the Regulations were created

utilisés pour le stockage et qui ne sont pas destinés au transport. La modification proposée vise à clarifier les attentes pour les cas où un véhicule n'a pas besoin d'être placardé conformément au *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires*.

Article 22 : Nouvel article proposé sur les appareils de détection et de mesure du rayonnement

À l'heure actuelle, trois règlements pris en vertu de la LSRN comprennent des dispositions relatives à l'utilisation de radiamètres. Toutefois, il n'existe pas d'exigence réglementaire visant l'utilisation d'appareils de détection et de mesure du rayonnement. Afin d'assurer la protection des travailleurs et la précision des appareils de mesure du rayonnement, il faut choisir adéquatement les appareils de détection du rayonnement en fonction des types, des niveaux et de l'énergie du rayonnement observé. Les appareils doivent aussi être entretenus et étalonnés afin qu'ils puissent fonctionner de façon précise et fiable au cours du travail quotidien et des urgences.

La CCSN propose d'exiger que tous les titulaires de permis s'assurent que les appareils de détection et de mesure du rayonnement sont choisis, mis à l'essai et étalonnés en fonction de leur utilisation prévue.

Article 24 : Documents à tenir par le titulaire de permis

Le paragraphe 5(1) du Règlement stipule que, aux fins de la tenue de dossiers sur les doses de rayonnement et en conformité avec l'article 27 de la LSRN, tous les titulaires de permis doivent contrôler et enregistrer l'ampleur de l'exposition aux produits de filiation du radon de chaque personne mentionnée à cet article, ainsi que la dose efficace et la dose équivalente reçues par la personne et engagées à son égard. À l'heure actuelle, le Règlement ne définit pas de période précise pour la conservation des registres de doses mentionnés au paragraphe 5(1). Par conséquent, l'article 28 du *Règlement général sur la sûreté et la réglementation nucléaires* s'applique. Les titulaires de permis sont tenus de conserver les registres de doses jusqu'à un an après l'expiration du permis aux termes duquel l'activité est autorisée. La CCSN a déterminé qu'une période de conservation de cinq ans est plus appropriée pour ce type de dossier; elle propose donc de modifier l'article 24 de manière à y inclure une période fixe de cinq ans suivant le jour où les renseignements sont recueillis.

Article 25 : Disposition transitoire

Le texte actuel de l'article 25 décrit l'application des limites de dose efficace pendant la période de transition qui existe entre la date d'entrée en vigueur du Règlement (le 1^{er} janvier 2000) et le début de la première période de dosimétrie de cinq ans, le 1^{er} janvier 2001. Cet article était nécessaire lorsque le Règlement a été créé, parce que ces limites de

because these particular dose limits and the related concept of fixed dosimetry periods were being applied for the first time. The existing text in section 25 is no longer applicable, and the CNSC is proposing to remove it.

The CNSC is proposing a transitional date of January 1, 2021, for the implementation of the proposed reduction in the dose limits for the lens of an eye.

Update the *Administrative Monetary Penalties Regulations (Canadian Nuclear Safety Commission)*

Under the NSCA and its associated regulations, the CNSC applies various compliance and enforcement measures, including the issuance of administrative monetary penalties (AMPs).

AMPs are imposed by the CNSC in response to a violation of a regulatory requirement. The specific provisions against which an AMP may be applied are listed in the *Administrative Monetary Penalties Regulations (Canadian Nuclear Safety Commission)* [AMPR] schedule of violations. An AMP can only be issued for a non-compliance listed in the schedule of violations.

The proposed amendments to the *Radiation Protection Regulations* require consequential amendments to the schedule of violations in the AMPR. Although any violation listed in the AMPR can be subject to an AMP, in the context of the CNSC's approach to graduated enforcement, other options may be preferred for effecting compliance.

Regulatory development

Consultation

The CNSC publishes discussion papers to solicit early public feedback on its policies and approaches. All stakeholders are encouraged to voice their views on how proposed regulatory initiatives would impact businesses, including costs and increased (or reduced) administrative burden.

In line with this consultative approach, the CNSC published discussion paper [DIS-13-01, Proposals to Amend the Radiation Protection Regulations](#), for public comment in 2013 for a 120-day period. The CNSC sought input from stakeholders and the public via its website and Facebook page, and forwarded an information bulletin to its stakeholders. The consultation notice was also posted on the Government of Canada *Consulting with Canadians* website.

dose particulières et le concept connexe de périodes fixes de dosimétrie étaient appliqués pour la première fois. Le texte actuel de l'article 25 ne s'applique plus, et la CCSN propose de le supprimer.

La CCSN propose de fixer la date de transition au 1^{er} janvier 2021 pour la mise en œuvre de la réduction de la limite de dose au cristallin proposée.

Mise à jour du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires de la Commission canadienne de sûreté nucléaire*

En vertu de la LSRN et de ses règlements d'application, la CCSN applique diverses mesures d'assurance de la conformité et d'application de la loi, y compris l'imposition de sanctions administratives pécuniaires (SAP).

Les SAP sont imposées par la CCSN en réponse à la violation d'une exigence réglementaire. Les dispositions particulières pouvant donner lieu à une SAP sont énumérées à l'annexe des violations du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires de la Commission canadienne de sûreté nucléaire* (RSAP). Une SAP ne peut être imposée que pour une situation de non-conformité énoncée à l'annexe des violations.

Les modifications proposées au *Règlement sur la radioprotection* nécessitent d'apporter des modifications corrélatives à l'annexe des violations du RSAP. Bien que toute violation énoncée dans le RSAP puisse faire l'objet d'une SAP, dans le contexte de l'approche graduelle de la CCSN de l'application de la loi, d'autres possibilités pourraient être privilégiées pour favoriser la conformité.

Élaboration de règlements

Consultation

La CCSN publie des documents de travail pour solliciter, tôt dans le processus, la rétroaction du public sur ses politiques et approches. Toutes les parties intéressées sont invitées à faire valoir leurs points de vue quant à l'incidence des initiatives de réglementation proposées sur les entreprises, y compris les coûts et l'alourdissement (ou l'allègement) du fardeau administratif.

Dans le cadre de cette approche consultative, la CCSN a publié en 2013, aux fins de commentaires du public pendant une période de 120 jours, le document de travail [DIS-13-01, Modifications proposées au Règlement sur la radioprotection](#). La CCSN sollicitait les commentaires des parties intéressées et du public par l'intermédiaire de son site Web et de sa page Facebook, et a envoyé un bulletin d'information à ses parties intéressées. L'avis de consultation a également été publié sur le site Web « Consultation auprès des Canadiens » du gouvernement du Canada.

The CNSC received comments from a broad range of stakeholders representing Government, industry associations and organizations, the uranium mining and exploration sector, health care facilities and hospitals, as well as nuclear power plants and research reactors. The CNSC received 42 submissions, with a total of more than 400 comments on the proposed changes to the Regulations.

Overall, stakeholders demonstrated broad support for many of the proposals to modernize the Regulations. Stakeholders supported clarifying the CNSC's regulatory expectations, updating terminology and reducing regulatory burden. However, they questioned the benefit of some of the proposed changes given the potential administrative and financial burden. Stakeholders also suggested that, in certain cases, CNSC regulatory documents may be a more appropriate place for clarifying regulatory expectations.

CNSC staff have also participated in various outreach sessions since 2014 to further communicate the CNSC's intention to revise the RPR and to engage stakeholders.

Section 1: Interpretation (definitions) and Section 2: Application

Stakeholders noted that the definition of the term “caregiver” proposed in the discussion paper did not take into account persons inside a medical facility providing care and comfort to a loved one. The CNSC recognizes the need to consider caregivers within a medical facility and has drafted the proposed definition accordingly.

Section 4: Radiation protection program

Given the proposed changes to section 13 of the Regulations, stakeholders supported removal of the reference to radon progeny while preserving the section's intent.

Section 7: Provision of information – Requirement related to emergencies

Stakeholders identified some challenges with the proposed requirement that licensees inform all persons of their duties and responsibilities with respect to emergencies and requested clarification of the term “emergency” in relation to their licensed activity. The points of concern and the matters of clarification raised by stakeholders have been considered, and the requirement has been modified to informing NEWs. Further regulatory guidance is provided in the CNSC draft regulatory document REGDOC2.7.1, *Radiation Protection*.

La CCSN a reçu des commentaires de diverses parties intéressées représentant le gouvernement, des associations et organisations de l'industrie, le secteur de la prospection et de l'extraction minière de l'uranium, des hôpitaux et établissements de soins de santé, et des centrales nucléaires et réacteurs de recherche. La CCSN a reçu 42 mémoires comportant au total plus de 400 commentaires sur les modifications proposées au Règlement.

Dans l'ensemble, les parties intéressées appuyaient bon nombre des propositions visant à moderniser le Règlement. Les parties intéressées ont soutenu la clarification des attentes réglementaires de la CCSN, la mise à jour de la terminologie et la réduction du fardeau réglementaire. Cependant, elles remettaient en question l'avantage de certains des changements proposés en raison des éventuels fardeaux administratifs et financiers. Certaines parties intéressées ont également suggéré que, dans certains cas, les documents d'application de la réglementation de la CCSN constituent un meilleur document où clarifier les attentes en matière de réglementation.

Le personnel de la CCSN a également participé à plusieurs séances de sensibilisation depuis 2014 afin de communiquer davantage son intention de réviser le Règlement et de mobiliser les parties intéressées.

Article 1 : Définitions et article 2 : champ d'application

Les parties intéressées ont noté que la définition de l'expression « personne soignante » proposée ne tenait pas compte des personnes qui offrent des soins et du réconfort à un être cher dans une installation médicale. La CCSN reconnaît le besoin de tenir compte des personnes qui offrent des soins à l'intérieur d'une installation médicale et a modifié la définition proposée en conséquence.

Article 4 : Programme de radioprotection

Compte tenu des modifications proposées à l'article 13 du Règlement, les parties intéressées ont soutenu la suppression de la référence à l'exposition aux produits de filiation du radon tout en préservant l'intention de l'article.

Article 7 : Renseignements à fournir – exigences concernant les urgences

Les parties intéressées ont mentionné certains défis posés par la proposition d'obliger tous les titulaires de permis à informer toutes les personnes de leurs tâches et de leurs responsabilités en situation d'urgence. Elles ont demandé des éclaircissements sur le terme « urgence » dans le cadre de leur activité autorisée. Les points problématiques soulevés et les demandes de clarifications présentées par les parties intéressées ont été pris en considération, et l'exigence a été modifiée de sorte à informer les TSN. De l'orientation supplémentaire en matière de réglementation est présentée dans le projet de document

Section 7: Provision of information — Requirement related to breastfeeding

Stakeholders expressed concern with the proposed new requirements, noting possible privacy issues. Some felt that the requirement would constitute a regulatory burden, since there was no potential risk to some female workers in their particular workplace. The majority of stakeholders recommended that any new requirements should only apply to female NEWs, as opposed to all workers, as originally proposed by the CNSC.

Section 8: Requirement to use licensed dosimetry service — Equivalent dose to the skin or the skin of the hands and feet

There was general agreement on the requirement for licensees to use a licensed dosimetry service to ascertain equivalent doses to the skin, or the skin of each hand and foot, if there is a reasonable probability of receiving an equivalent dose greater than 50 mSv per year. This proposed regulation formalizes existing practice.

Section 13: Effective dose limits — Formulas for calculating effective dose

Approximately half of those commenting on this section did not support removing the mathematical formulas from the Regulations. The remaining stakeholders were supportive, provided that accompanying regulatory guidance material be made available to licensees. The CNSC is proposing to remove the formulas to simplify the Regulations, and has provided detailed information on appropriate methods for calculating effective doses in the CNSC draft regulatory document REGDOC-2.7.2, *Dosimetry, Volume I: Ascertaining Occupational Dose*.

Section 14: Equivalent dose limits — Clarification for measurements of dose to hands and feet

Stakeholders supported clarifying the term “hands and feet” to read “the skin of each hand and foot” to more accurately reflect the actual measurement of the equivalent dose to the hands and feet, as well as the intent of the dose limit. The proposed Regulations reflect this change.

d'application de la réglementation de la CCSN REGDOC-2.7.1, *Radioprotection*.

Article 7 : Renseignements à fournir — exigences concernant l'allaitement

Les parties intéressées se sont dites préoccupées par les nouvelles exigences proposées, notant des questions éventuelles relatives à la vie privée. Certaines parties intéressées ont aussi estimé que cette exigence constituerait un fardeau, étant donné qu'il n'y avait pas de risque potentiel pour certaines travailleuses dans leur lieu de travail particulier. Enfin, la plupart des parties intéressées ont recommandé que toute nouvelle exigence s'applique uniquement aux travailleuses du secteur nucléaire, plutôt qu'à toutes les travailleuses, comme il était proposé à l'origine par la CCSN.

Article 8 : Obligation d'utiliser un service de dosimétrie autorisé — doses équivalentes à la peau ou à la peau des mains ou des pieds

Il y a consensus sur l'exigence selon laquelle les titulaires de permis doivent utiliser un service de dosimétrie autorisé pour contrôler les doses équivalentes à la peau — ou à la peau de chaque main et pied — en cas de risque vraisemblable de recevoir une dose supérieure à 50 mSv/an. L'exigence proposée officialiserait la pratique existante.

Article 13 : Limites de dose efficace — formules permettant de calculer la dose efficace

Environ la moitié des personnes ayant commenté cet article n'ont pas soutenu la suppression des formules mathématiques du Règlement. Les autres parties intéressées étaient en faveur, dans la mesure où l'orientation en matière de réglementation connexe est mise à la disposition des titulaires de permis. La CCSN propose de supprimer les formules afin de simplifier le Règlement, et a fourni des renseignements détaillés sur des méthodes appropriées de calcul des doses efficaces dans son projet de document d'application de la réglementation REGDOC-2.7.2, *Dosimétrie, tome I : Exigences techniques et d'assurance de la qualité pour les services de dosimétrie*.

Article 14 : Limites de dose équivalente — clarification des mesures de la dose aux mains et aux pieds

Les parties intéressées ont soutenu la clarification qui consiste à remplacer l'expression « mains et pieds » par « peau de chaque main et de chaque pied » afin de refléter plus précisément la façon dont la dose équivalente reçue par les mains et les pieds est mesurée, ainsi que l'intention de la limite de dose. Le règlement proposé reflète cette modification.

Section 14: Equivalent dose limits — Equivalent dose limits for the lens of an eye for NEWs

Some stakeholders were supportive, while others identified the proposed change to the dose limit for the lens of an eye as a critical issue. Stakeholders voiced several concerns, including

- citing technical issues with the determination of dose to the lens of an eye, including the current lack of CNSC-licensed dosimetry for measuring such doses;
- challenging the appropriateness of the new dose limit based on a review of the scientific evidence of health effects, with many stakeholders expressing the belief that more research needs to be undertaken before dose limits are changed;
- claiming that the change in the dose limit is not warranted, considering that the health effects (cataracts) are regarded as easily treatable; and
- citing significant financial and administrative burden with the proposed change and the associated impact on their operation, in particular for those exposure situations with non-uniform fields where the lens of an eye dose could be the limiting exposure for workers.

It should be noted that new studies have shown that lens opacity (opacity is a “clouding” of the lens that obstructs the passage of light) can occur at significantly lower doses than originally thought. Given sufficient latency, chronic prolonged exposures and acute exposures can result in similar cataract outcomes. The CNSC notes that cataracts are common in the general population. A number of risk factors — such as aging, smoking, diabetes, exposure to sunlight, certain medication and other sources of ionizing radiation — contribute to the development of the various types of cataracts. This makes a quantitative assessment of health benefits from the reduction in the equivalent dose limit to the lens of the eye for NEWs challenging. However, it is clear that lens opacities and resulting radiation-induced cataracts are a health effect that can and should be prevented.

The proposed dose limits are consistent with the recommendations of the ICRP, the IAEA, and the European Union (EU) Basic Safety Standards. Since 2014, the CNSC has held a number of information sessions with stakeholders and licensees about the path forward for amending the dose limit for the lens of an eye.

Article 14 : Limites de dose équivalente — limites de dose équivalente au cristallin des TSN

Quelques parties intéressées ont appuyé le changement, tandis que d'autres ont reconnu le changement proposé à la limite de dose pour le cristallin comme un enjeu important. Les parties intéressées ont exprimé plusieurs préoccupations, notamment :

- les problèmes techniques liés à la détermination de la dose reçue par le cristallin, y compris le manque actuel de services de dosimétrie autorisés par la CCSN pour mesurer de telles doses;
- la mise en doute de la pertinence de la nouvelle limite de dose fondée sur un examen des preuves scientifiques des effets sur la santé et le besoin, selon plusieurs répondants, d'entreprendre d'autres recherches avant de modifier les limites de dose;
- les revendications que le changement de la limite de dose n'est pas justifié, compte tenu du fait que les effets sur la santé (cataractes) sont considérés comme pouvant être facilement traités;
- le fardeau financier et administratif important associé au changement proposé et l'incidence sur leur exploitation, en particulier pour les situations d'exposition présentant des champs de rayonnement non uniformes dans lesquelles la dose reçue par le cristallin pourrait constituer une limitation de l'exposition des travailleurs.

Il faut noter que selon de nouvelles études, l'opacification du cristallin (par « opacification », on entend un voilement du cristallin qui empêche la lumière de passer) peut se produire à la suite d'une exposition à des doses de rayonnement beaucoup plus faibles que ce qu'on croyait antérieurement. Si la période de latence est suffisante, les expositions chroniques prolongées et les expositions aiguës peuvent entraîner des cataractes. La CCSN note que les cataractes sont courantes au sein de la population générale. Un certain nombre de facteurs de risque — vieillissement, tabagisme, diabète, exposition à la lumière du soleil, prise de certains médicaments, autres sources de rayonnement ionisant, entre autres — contribuent à la formation de divers types de cataractes. Compte tenu de ces facteurs, l'évaluation quantitative des bienfaits pour la santé associés à la réduction de la limite de dose équivalente au cristallin des TSN pose un défi. Cependant, il est évident que l'opacification du cristallin et les cataractes provoquées par le rayonnement constituent un effet sur la santé qui peut et devrait être prévenu.

Les limites de dose proposées sont conformes aux recommandations de la CIPR, de l'AIEA et des normes fondamentales de radioprotection de l'Union européenne. Depuis 2014, la CCSN a tenu un certain nombre de séances d'information à l'intention des parties intéressées et des titulaires de permis au sujet des prochaines étapes à suivre pour modifier les limites de dose pour le cristallin.

Taking into consideration the comments received and an analysis of the potential safety benefit of reducing the dose limit for the lens of the eye, the CNSC is proceeding with the proposed amendment. The CNSC will continue to engage with stakeholders on the implementation aspects of the proposed dose limits for the lens of an eye. The CNSC draft regulatory document REGDOC-2.7.2, *Dosimetry, Volume I, Ascertaining Occupational Dose* includes recommendations on how to ascertain the dose to the lens of an eye, and the methods for dose optimization.

Section 16: When dose limit exceeded

Stakeholders generally supported the proposal to change this section, such that licensees would only require a person to leave any work that is likely to add to their dose, if the person may have or has exceeded any of the dose limits that apply to NEWs.

Section 18: Application for licence to operate

In general, stakeholders indicated there would be no benefit in incorporating into regulations certain requirements currently found in CNSC regulatory standard S-106, *Technical and Quality Assurance Requirements for Dosimetry Services* (now being updated as draft document REGDOC-2.7.2, *Dosimetry, Volume II, Technical and Quality Assurance Requirements for Dosimetry Services*). Given the feedback received, the CNSC has limited the scope of the proposed changes to section 18 to those of clarification.

Section 20: Labelling of containers and devices

Stakeholders supported the proposed addition of a requirement to subsection 20(2) to exempt radium luminous devices from labelling requirements provided that radium is the only nuclear substance in the device and the device is not disassembled or tampered with. This new requirement will ensure that persons who own radium luminous devices which meet the terms of the indefinite exemption to paragraph 8(b) of the *Nuclear Substances and Radiation Devices Regulations* are not subject to the current labelling requirements.

Section 20: Labelling of waste containers

While discussion paper DIS-13-01 proposed no amendments to the requirement for labelling waste containers, a number of stakeholders suggested that clarity is needed with respect to its application. Commenters noted that waste in active containers (those in use) continuously accumulates, and it is logistically difficult to label waste containers with all required information as prescribed by

La CCSN a tenu compte des commentaires reçus et d'une analyse des avantages potentiels pour la sûreté associés à la réduction de la limite de dose au cristallin, et procède à la modification proposée. La CCSN continuera à dialoguer avec les parties intéressées sur la mise en œuvre des aspects des limites de dose proposées pour le cristallin. Le projet de document d'application de la réglementation de la CCSN REGDOC-2.7.2, *Dosimétrie, tome I : Contrôler la dose professionnelle*, contient des recommandations sur la façon de contrôler la dose au cristallin et sur les méthodes permettant d'optimiser les doses.

Article 16 : Dépassement des limites de dose

Les parties intéressées ont généralement soutenu la proposition visant à modifier cet article de manière à ce que les titulaires de permis exigent uniquement d'une personne qu'elle cesse tout travail susceptible d'augmenter sa dose si elle a, ou peut avoir, dépassé les limites de dose applicables aux travailleurs du secteur nucléaire.

Article 18 : Demande de permis d'exploitation

En général, les parties intéressées ont indiqué qu'il n'y aurait pas d'avantage à intégrer au Règlement certaines exigences actuellement énoncées dans la norme d'application de la réglementation de la CCSN S-106, *Exigences techniques et d'assurance de la qualité pour les services de dosimétrie* (en cours de mise à jour sous forme du projet de document REGDOC-2.7.2, *Dosimétrie, tome II : Exigences techniques et relatives aux systèmes de gestion pour les services de dosimétrie*). Compte tenu des commentaires reçus, la CCSN a limité la portée des modifications proposées à l'article 18 à celles de clarification.

Article 20 : Étiquetage des récipients et des appareils

Les parties intéressées ont soutenu l'ajout proposé d'une exigence au paragraphe 20(2) d'exempter les appareils contenant un composé luminescent au radium des exigences d'étiquetage à condition que le radium soit la seule substance nucléaire dans l'appareil et que l'appareil ne soit pas démonté ou altéré. Cette nouvelle exigence fera en sorte que les personnes qui possèdent des appareils contenant un composé luminescent au radium répondant aux conditions d'exemption indéfinie de l'alinéa 8b) du *Règlement sur les substances nucléaires et les appareils à rayonnement* ne soient pas soumises aux exigences actuelles d'étiquetage.

Article 20 : Étiquetage des récipients de déchets

Bien que le document de travail DIS-13-01 n'ait proposé aucune modification à l'exigence relative à l'étiquetage des récipients de déchets, un certain nombre de parties intéressées ont suggéré qu'il faudrait apporter des éclaircissements concernant son application. Les personnes ayant donné leurs commentaires ont indiqué que les déchets se trouvant dans des récipients actifs (ceux en

the Regulations. In response to these concerns, the CNSC has added an exemption for containers that are used to temporarily store nuclear substances. Any such waste container in use would continue to be required to be labelled with the radiation warning symbol and the words “RAYONNEMENT – DANGER – RADIATION” to alert workers of the potential radiological hazards of the contents until the container is full and destined for storage, where all labelling requirements of subsection 20(1) would apply. All other regulatory requirements would continue to be in place, including requirements for ensuring that radiation exposure and doses to workers and the public are kept ALARA.

Section 21: Posting of signs at boundaries and points of access

Stakeholders supported the proposal to amend this section to clarify requirements for posting signs on vehicles used for storage and not consigned for transport.

Section 24: Records to be kept by licensees

Stakeholders did not support the original proposal to adopt the IAEA retention period for dose records because of the anticipated administrative burden, which would not be reasonable given that Canada has a national dose registry. Stakeholders believe that IAEA recommendations are appropriate for countries that do not have a national dose registry. The IAEA recommends that occupational exposure records for each worker be maintained during and after the worker’s working life, at least until the former worker attains or would have attained the age of 75 years, and for not less than 30 years after the cessation of the work in which the worker was subject to occupational exposure.

The CNSC has modified its proposal based on stakeholder feedback, and is now proposing a retention period of five years.

Proposed new section on radiation detection and measurement instrumentation

While there was general support for consolidating all requirements related to instruments in the Regulations, many stakeholders were of the view that referencing specific standards should not be included. The CNSC has revised its proposed text related to radiation instrumentation to address this concern.

cours d’utilisation) s’accumulent continuellement, et qu’il est difficile sur le plan logistique d’étiqueter les récipients de déchets avec toutes les informations exigées, comme prescrit par le Règlement. Pour donner suite à ces préoccupations, la CCSN a ajouté une exemption visant les récipients servant à stocker temporairement les substances nucléaires. Tout récipient de ce type en cours d’utilisation devrait continuer à afficher le symbole de mise en garde contre les rayonnements et la mention « RAYONNEMENT – DANGER – RADIATION » afin d’attirer l’attention des travailleurs sur les dangers radiologiques potentiels de leur contenu. Lorsque le récipient de déchets est plein et qu’il doit être stocké, les exigences du paragraphe 20(1) s’appliqueraient. Toutes les autres exigences réglementaires demeureraient en vigueur, notamment celle visant à s’assurer de maintenir au niveau ALARA la radioexposition ainsi que les doses aux travailleurs et au public.

Article 21 : Affichage aux limites et aux points d’accès

Les parties intéressées ont soutenu la proposition de modifier cet article afin de clarifier les exigences relatives à l’affichage sur des véhicules utilisés pour le stockage et qui ne sont pas prévus pour le transport.

Article 24 : Documents à tenir par le titulaire de permis

Les parties intéressées n’ont pas soutenu la proposition initiale visant à adopter la période de conservation de l’AIEA pour les dossiers de dose, en raison du fardeau administratif prévu qui serait déraisonnable étant donné que le Canada dispose d’un fichier dosimétrique national. Les parties intéressées croient que les recommandations de l’AIEA sont appropriées pour les pays qui n’ont pas un tel fichier. L’AIEA recommande que des dossiers d’exposition professionnelle pour chaque travailleur soient maintenus pendant et après la carrière d’un travailleur, au moins jusqu’à ce que l’ancien travailleur atteigne ou ait atteint l’âge de 75 ans, et pour au moins 30 ans après l’achèvement du travail pendant lequel le travailleur était exposé au rayonnement.

La CCSN a modifié sa proposition compte tenu des commentaires des parties intéressées et propose maintenant une période de conservation de cinq ans.

Nouvel article proposé sur les appareils de détection et de mesure du rayonnement

Bien que le regroupement de toutes les exigences relatives aux instruments dans le Règlement ait recueilli un accueil favorable, de nombreuses parties intéressées étaient d’avis que la référence à des normes particulières ne devrait pas y figurer. La CCSN a révisé le libellé qu’elle proposait pour les appareils de détection et de mesure du rayonnement afin de régler ce problème.

Regulatory analysis

Costs and benefits

The amendments are expected to result in an overall increase in compliance costs for licensees of approximately \$2,298,566 in present value and \$327,264 in annualized terms.

To estimate the costs associated with the proposed Regulations, the CNSC used the number of active licences (1 570) representing small, medium and large businesses, and an hourly wage rate of \$62.50, which includes 25% for overhead costs. The statistics for doses received by NEWs is based on 2016 data from the National Dose Registry. The CNSC believes it is generally representative of the range of doses received by workers across Canada in a given year, while recognizing that there will be fluctuations in the number of workers receiving doses over 5 mSv per year as a consequence of the types of activities undertaken and new developments in implementing ALARA measures. Table 1 outlines how the proposed changes are expected to have an impact on licensees.

Incremental costs are quantified and monetized to the extent possible and are expressed in 2018 Canadian dollars (2018 Can\$). The analytical period is 2019–2028. A real discount rate of 7% is used for estimating the present value of costs, consistent with the *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals*. Monetary values are discounted to the base year 2019. Table 1 presents the cost-benefit statement of the proposed amendments.

Analyse de la réglementation

Coûts et avantages

Les modifications entraîneront toutefois vraisemblablement une augmentation annuelle globale des coûts de conformité des titulaires de permis d'environ 2 298 566 \$ en valeur totale et 327 264 \$ en valeur annualisée.

Afin d'estimer les coûts associés au règlement proposé, la CCSN a utilisé le nombre de titulaires de permis actifs, soit 1 570, qui représentent de petites, moyennes et grandes entreprises, ainsi qu'un taux horaire de 62,50 \$, qui inclut 25 % en frais généraux. Les statistiques sur les doses reçues par les TSN sont tirées du Fichier dosimétrique national. La CCSN est d'avis qu'il représente généralement la plage de doses reçues par les travailleurs d'un bout à l'autre du Canada au cours d'une année donnée, mais reconnaît qu'il pourrait y avoir des fluctuations du nombre de travailleurs recevant des doses de plus de 5 mSv par année attribuables aux types d'activités effectuées et aux nouveautés dans la mise en œuvre de mesures ALARA. Le tableau 1 décrit comment les changements proposés auront vraisemblablement une incidence sur les titulaires de permis.

Les coûts additionnels sont quantifiés et exprimés en valeur monétaire autant que possible et en dollars canadiens de 2018 (\$ CA de 2018). La période d'analyse est 2019-2028. Un taux d'actualisation réel de 7 % est utilisé pour estimer la valeur actuelle des coûts, conformément au *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation*. Les valeurs monétaires sont actualisées à l'année de référence 2019. Le tableau 1 présente l'énoncé des coûts et des avantages des modifications proposées.

Table 1: Summary of quantitative and qualitative impacts (2019–2028, 2018 Can\$, 7% discount rate)

Costs, Benefits and Distribution		Total Present Value	Total Annualized Value
A. Quantitative impacts			
Costs	All CNSC licensees	\$1,105,063	\$157,336
	Licensees who work with unsealed nuclear substances and who may be required to accommodate a breastfeeding NEW	\$201,489	\$28,688
	Licensees who may need to modify their existing practices to comply with proposed reduction in the dose limit for lens of an eye	\$992,014	\$141,240
	Total costs	\$2,298,566	\$327,264

B. Qualitative impacts		
Benefits	All CNSC licensees	<ul style="list-style-type: none"> The proposed amendments reflect the current science which underpins the radiological protection regulatory framework internationally, thereby ensuring the protection of workers, members of the public, and the environment. Proposed clarifications will reduce misinterpretations of regulatory expectations.
	Licensees who work with unsealed nuclear substances and who may be required to accommodate a breastfeeding NEW	<ul style="list-style-type: none"> Enhance safety for breastfed infants by ensuring that the dose to the breastfeeding NEW due to intakes of nuclear substances is kept ALARA.
	Licensees who may need to modify their existing practices to comply with the proposed reduction in the dose limit for lens of an eye	<ul style="list-style-type: none"> Enhance protection of NEWs by reducing the potential for radiation-related health effects such as lens opacities, which in their advanced stages may lead to cataracts.

Tableau 1 : Résumé des impacts quantitatifs et qualitatifs (2019-2028, \$ CA de 2018, taux d’actualisation de 7 %)

Coûts, avantages et distribution		Valeur actuelle totale	Valeur actualisée totale
A. Impacts quantitatifs			
Coûts	Tous les titulaires de permis de la CCSN	1 105 063 \$	157 336 \$
	Titulaires de permis qui travaillent avec des substances nucléaires non scellées et qui pourraient devoir prendre des mesures d’adaptation pour les TSN qui allaitent	201 489 \$	28 688 \$
	Titulaires de permis qui pourraient devoir modifier leurs pratiques pour se conformer à la réduction de la limite de dose au cristallin proposée	992 014 \$	141 240 \$
	Total des coûts	2 298 566 \$	327 264 \$
B. Impacts qualitatifs			
Avantages	Tous les titulaires de permis de la CCSN	<ul style="list-style-type: none"> Les modifications proposées reflètent les données scientifiques actuelles qui sont à la base du cadre réglementaire international de radioprotection, ce qui assure la protection des travailleurs, du public et de l’environnement. Les clarifications proposées réduiront les mauvaises interprétations des attentes réglementaires. 	
	Titulaires de permis qui travaillent avec des substances nucléaires non scellées et qui pourraient devoir prendre des mesures d’adaptation pour les TSN qui allaitent	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer la sûreté des bébés allaités en veillant à ce que la dose à la TSN qui allaite associée à l’incorporation de substances nucléaires est maintenue au niveau ALARA 	
	Titulaires de permis qui pourraient devoir modifier leurs pratiques pour se conformer à la réduction de la limite de dose au cristallin proposée	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer la protection des TSN en réduisant le potentiel des effets du rayonnement sur la santé comme l’opacification du cristallin, qui peut entraîner le développement de cataractes à un stade avancé. 	

Section 7: Provision of information – Proposed addition of a requirement related to emergencies

While all licensees have procedures and training in place for emergencies, some licensees may need to enhance the information they already provide, which would thereby increase their compliance burden. Assuming 10% of licensees may have an average of 5 hours’ work to do, the CNSC estimates the one-time cost to be \$6,985.

Article 7: Renseignements à fournir – ajout proposé d’une exigence relative aux situations d’urgence

Tous les titulaires de permis ont des procédures et de la formation en place pour les urgences, mais certains d’entre eux pourront devoir améliorer les renseignements qu’ils fournissent déjà, ce qui ferait augmenter leur fardeau en matière de conformité. En supposant que 10 % des titulaires de permis pourraient devoir travailler environ 5 heures, la CCSN estime que le coût unique serait de 6 985 \$.

Section 7: Provision of information — Proposed addition of a requirement related to breastfeeding NEWs

The proposed changes are expected to increase compliance costs since licensees may need to revise their documentation and training materials in order to provide the additional information to NEWs and make this documentation available for inspection by CNSC staff (estimate as a one-time task taking five hours). The CNSC assumes that 95% of licensees would have to update their training documentation, resulting in an estimated one-time cost, of \$66,631 for five hours' work.

Section 11: Accommodation measures for a NEW who is breastfeeding

This proposed requirement would impact the approximately 450 licensees who are licensed to use unsealed nuclear substances. This group primarily consists of nuclear power plants, uranium processing facilities, and medical and research facilities. According to the National Dose Registry, 1 527 females NEWs working with unsealed sources received equivalent doses greater than 1 mSv during 2016.

The proposed amendments to section 11 may result in an increase in compliance burden for licensees to accommodate breastfeeding NEWs. Accommodations could include changes to work assignments such that the potential for intakes is significantly reduced or eliminated. Other options include the use of protective equipment and respiratory protection by the NEW. For work activities that do not have the potential for intakes of nuclear substances, no accommodations for a NEW who is breastfeeding would be required. Some of the work may already be done since the licensee would have had to make accommodations when the NEW was pregnant. To calculate compliance costs, the CNSC assumed that 153 NEWs (10% of female NEWs that received more than 1 mSv equivalent dose in 2016) could require the licensee to make accommodations. The review of 153 radiation hazard assessments is estimated to take one hour each with a total annualized cost of \$9,562. The calculation for making accommodations for a female NEW is based on two hours' work, resulting in an estimated total annualized cost of \$19,125.

Article 7 : Renseignements à fournir — ajout proposé d'une exigence relative aux TSN qui allaitent

Les modifications proposées devraient entraîner une augmentation des coûts de conformité, étant donné que les titulaires de permis devront peut-être revoir leur documentation et leur matériel didactique afin de fournir des renseignements supplémentaires aux travailleuses du secteur nucléaire et de mettre cette documentation à la disposition du personnel de la CCSN aux fins d'inspection (estimé comme une tâche unique prenant cinq heures). La CCSN suppose que 95 % des titulaires de permis devront mettre à jour leur matériel didactique, entraînant un coût ponctuel estimé de 66 631 \$ pour cinq heures de travail.

Article 11 : Mesures d'adaptation pour les TSN qui allaitent

Cette exigence proposée toucherait environ 450 titulaires de permis autorisés à utiliser des substances nucléaires non scellées. Ce groupe est composé principalement de centrales nucléaires, d'installations de traitement de l'uranium et d'installations médicales et de recherche. Selon le Fichier dosimétrique national, 1 527 travailleuses du secteur nucléaire travaillant avec des sources non scellées avaient reçu des doses équivalentes supérieures à 1 mSv en 2016.

Les modifications proposées à l'article 11 pourraient générer une légère augmentation du fardeau en matière de conformité pour les titulaires de permis qui devront prendre des mesures d'adaptation à l'endroit des TSN qui allaitent. Les mesures d'adaptation pourraient inclure des changements à l'attribution des tâches afin de réduire considérablement ou d'éliminer le potentiel d'incorporation par la TSN. D'autres options incluent l'utilisation d'équipement de protection et la protection des voies respiratoires par la TSN. Pour ce qui est des activités de travail où il n'y a pas de potentiel d'incorporation de substances nucléaires, il n'y aurait aucune exigence relative aux mesures d'adaptation des TSN qui allaitent. Une partie de ce travail a peut-être déjà été effectué, puisque le titulaire de permis aura déjà eu à prendre des mesures d'adaptation au moment où la TSN était enceinte. Afin de calculer les coûts en matière de conformité, la CCSN a présumé que 153 TSN (10 % des femmes TSN ayant reçu une dose équivalente de plus de 1 mSv en 2016) pourraient exiger que le titulaire de permis prenne des mesures d'adaptation. Il est estimé que l'examen des 153 évaluations des dangers radiologiques prendrait une heure par examen, ce qui entraînerait un coût annualisé total de 9 562 \$. Le calcul associé aux mesures d'adaptation pour les travailleuses du secteur nucléaire est axé sur deux heures de travail, ce qui signifie un coût annualisé total de 19 125 \$ environ.

Section 14: Equivalent dose limits — Equivalent dose limits for the lens of an eye

The reduction to the lens of the eye dose limit for a NEW is expected to increase compliance burden. CNSC licensees have assessed the radiological hazards encountered by NEWs in the course of their licensed activities. This information — as well as the planning of work involving radiation — is the foundation of licensees' radiation protection programs and is fundamental to mitigate the risks posed by the radiological hazards. The proposed amendments to the equivalent dose limit for the lens of an eye would require all 1 570 licensees to review their radiation protection programs and radiological hazard assessments to confirm whether current protective measures are adequate to comply with the proposed new dose limits. In some instances, licensees may identify areas where improvements to work practices are necessary to ensure workers' doses are kept ALARA and below the proposed new equivalent dose limits.

The CNSC expects that 650 licensees may be required to implement additional measures within their radiation protection programs, to ensure compliance with the proposed lower dose limits. Potential methods to reduce doses to the lens of the eye include

- implementation of engineered controls that, ideally, should be considered at the design stage of facilities and equipment;
- use of personal protective equipment, such as protective eyewear (standard polycarbonate plastic safety goggles can be effective in reducing the radiation field from beta emitters, and are a first and simple protective measure); and
- use of administrative controls, such as procedural requirements and restrictions.

Currently, most licensees estimate the equivalent dose to the lens of an eye by either extrapolating from the effective dose received to the whole body, or from the equivalent dose received to the skin of the whole body, depending on the type of exposure situation. This method of estimating the equivalent dose to the lens of an eye has been accepted by the CNSC. The CNSC anticipates that licensees who have NEWs receiving annual effective doses below 10 mSv and where the eyes are not preferentially exposed to radiation during work activities, in most instances would determine that there would be no need to modify work practices to ensure compliance with the proposed equivalent dose limits for the lens of an eye, as the radiation protection programs are sufficiently robust.

Article 14 : Limites de dose équivalente — limites de dose équivalente au cristallin

Il est attendu que la réduction de la limite de dose au cristallin d'un TSN fasse augmenter le fardeau en matière de conformité. Les titulaires de permis de la CCSN ont évalué les dangers radiologiques pour les TSN effectuant des activités autorisées. Ces renseignements, ainsi que la planification du travail lié au rayonnement, constituent le fondement des programmes de radioprotection des titulaires de permis et sont essentiels à l'atténuation des risques posés par les dangers radiologiques. Les modifications proposées à la limite de dose équivalente au cristallin nécessiteraient que tous les 1 570 titulaires de permis examinent leurs programmes de radioprotection et leurs évaluations des dangers radiologiques afin de confirmer que les mesures de protection en vigueur sont suffisantes pour respecter les nouvelles limites de dose proposées. Dans certains cas, les titulaires de permis peuvent identifier des améliorations aux pratiques de travail afin de veiller à ce que les doses des travailleurs soient maintenues au niveau ALARA et en deçà des nouvelles limites de dose équivalente.

La CCSN s'attend à ce que 650 titulaires de permis soient touchés doivent peut-être mettre en œuvre des mesures additionnelles dans le cadre de leurs programmes de radioprotection afin d'assurer la conformité aux limites de dose réduites. Des méthodes potentielles de réduction des doses au cristallin incluent les suivantes :

- la mise en œuvre de contrôles techniques qui, dans la mesure du possible, devraient être envisagés à l'étape de la conception des installations et de l'équipement;
- l'utilisation d'équipement de protection individuelle, comme les lunettes de protection (les lunettes de sécurité standards en plastique polycarbonate peuvent réduire efficacement le champ de rayonnement produit par les émetteurs bêta, et constituent la première et la plus simple mesure de protection);
- l'utilisation de contrôles administratifs, comme des exigences procédurales et des restrictions.

À l'heure actuelle, la plupart des titulaires de permis estiment la dose équivalente au cristallin en extrapolant à partir de la dose efficace reçue dans le corps en entier, ou de la dose équivalente reçue à la peau du corps en entier, selon le type de situation d'exposition. Cette méthode d'estimation de la dose équivalente au cristallin a été acceptée par la CCSN. Celle-ci prévoit que les titulaires de permis dont les TSN reçoivent une dose efficace annuelle inférieure à 10 mSv et dont les yeux ne sont pas susceptibles d'être exposés au rayonnement pendant les activités de travail détermineraient, dans la plupart des cas, qu'il n'est pas nécessaire de modifier les pratiques de travail pour assurer la conformité aux limites de dose équivalente proposées pour le cristallin, puisque les programmes de radioprotection seraient suffisamment robustes.

However, the CNSC anticipates that licensees who have NEWs receiving annual effective doses greater than 10 mSv and/or whose eyes are preferentially exposed to radiation during work activities will need to review existing practices for managing exposures to the lens of an eye. They may also need to implement enhancements to their programs. The extent to which modifications to the program will be required will vary, and in some instances, could involve the following: improving education and training of workers; implementing personal protective equipment; modifying administrative controls, including work procedures; using engineered controls such as shielding; or a combination of these. At the current time, the CNSC is unable to fully estimate the compliance cost for modifications to work practices given the breadth of licensed activities and the licensee-specific strategies to keep doses to workers below limits and ALARA.

According to Health Canada's *2017 Report on Occupational Radiation Exposures in Canada*, 1 471 NEWs in 2016 received effective doses of more than 5 mSv (out of 162 751 recorded doses). Of that number, only 170 NEWs received doses of more than 10 mSv. It should also be noted that Health Canada's report includes dose statistics for workers who are occupationally exposed to ionizing radiation, including those not regulated by the CNSC.

The review of the radiation hazard assessments is estimated to take two hours with a total annualized cost of \$34,927. To estimate the cost of adding plastic safety goggles to a NEW's personal protective equipment, CNSC assumes that 650 licensees may need to purchase 10 additional pairs each year at a cost of \$10 per pair, resulting in an annualized cost of \$65,000. Licensees would also need to review existing education and training on this matter and to assess the requirement for revisions to ensure that they provide the most up-to-date information to workers. The CNSC estimates that 650 licensees may have to update their materials at an annualized cost of \$28,920 for five hours' work.

To estimate the cost to modify dosimetry by adding a lens of the eye dosimeter, CNSC assumes that 170 licensees may have at least one NEW who will require an eye dosimeter. Cost of the lens of the eye dosimeters is based on a quote from a European service provider since eye dosimetry services are not yet available in Canada. Based on 170 NEWs who received effective doses greater than 10 mSv in 2016, CNSC estimates \$230 shipping costs per licensee and an annualized cost of \$38,870. CNSC estimates the annualized cost for servicing fees to be \$8,450 based on a \$50 service fee for each dosimeter, and quarterly readings.

Cependant, la CCSN prévoit que les titulaires de permis dont les TSN reçoivent une dose efficace annuelle supérieure à 10 mSv ou qui sont susceptibles à l'exposition des yeux au cours des activités de travail devront examiner les pratiques de travail afin de gérer les expositions au cristallin. Ils pourraient devoir aussi améliorer leurs programmes. L'étendue des améliorations aux programmes variera et, dans certains cas, pourraient comprendre les mesures suivantes : améliorer l'éducation et la formation des travailleurs, se procurer de l'équipement de protection individuelle, modifier les contrôles administratifs, y compris les procédures de travail, utiliser des contrôles techniques comme du blindage, ou une combinaison de ces mesures. À l'heure actuelle, la CCSN ne peut pas estimer le coût de conformité entier pour les modifications des pratiques de travail, compte tenu de l'étendue des activités autorisées et des stratégies propres à chaque titulaire de permis visant à maintenir les doses aux travailleurs en deçà des limites et au niveau ALARA.

Selon le *Rapport de 2017 de Santé Canada sur les expositions professionnelles au rayonnement au Canada*, 1 471 TSN ont reçu une dose efficace de plus de 5 mSv en 2016 (des 162 751 doses enregistrées). De ce nombre, seuls 170 TSN ont reçu des doses de plus de 10 mSv. Il faut noter que le rapport de Santé Canada inclut des statistiques sur la dose aux travailleurs exposés au rayonnement ionisant au travail, y compris ceux qui ne sont pas réglementés par la CCSN.

Revoir les évaluations des dangers radiologiques devrait prendre environ deux heures, au coût annualisé total de 34 927 \$. Pour estimer le coût de l'ajout de lunettes de protection en plastique à l'équipement de protection individuelle d'un TSN, la CCSN suppose que 650 titulaires de permis pourraient devoir acheter 10 paires de lunettes supplémentaires par année, au coût de 10 \$ la paire, entraînant un coût annualisé de 65 000 \$. Les titulaires de permis devront aussi revoir leur matériel didactique et leur formation sur le sujet afin de déterminer s'ils doivent être mis à jour, afin de s'assurer qu'ils fournissent les renseignements les plus à jour aux travailleurs. La CCSN estime que 650 titulaires de permis pourraient devoir mettre à jour leur matériel, pour un coût annualisé de 28 920 \$ pour cinq heures de travail.

Pour estimer le coût des modifications à la dosimétrie en ajoutant un dosimètre pour le cristallin, la CCSN suppose que 170 titulaires de permis pourraient avoir au moins un TSN nécessitant un tel dosimètre. Le coût de ces dosimètres est fondé sur une estimation d'un fournisseur de service européen, car les services de dosimétrie pour le cristallin ne sont pas encore offerts au Canada. En fonction des 170 TSN ayant reçu des doses efficaces supérieures à 10 mSv en 2016, la CCSN estime qu'il y aura des frais d'expédition de 230 \$ par titulaire de permis et un coût annualisé de 38 870 \$. La CCSN estime que le coût annualisé des frais de service s'élèvera à 8 450 \$, selon des frais de service de 50 \$ pour chaque dosimètre et des lectures trimestrielles.

New proposed section on radiation detection and measurement instrumentation

All CNSC licensees should be already selecting, testing and calibrating their radiation detection and measurement instrumentation appropriately for their intended use. However, this proposed requirement will increase compliance burden for licensees since they will have to have documentation available for inspection.

All new requirements — Making documentation available for inspection

The proposed changes would also constitute an increase in compliance burden for all 1 570 licensees because they would need to be able to demonstrate compliance with the new requirements by making documentation available to CNSC staff in the case of an inspection. It is expected that retrieval of the information would take a half hour on average. The CNSC estimates the average annualized cost to be \$49,063.

The monetized impacts for each requirement of the proposed amendments are presented in Table 2.

Nouvel article proposé sur les appareils de détection et de mesure du rayonnement

Tous les titulaires de permis de la CCSN devraient déjà être en train de choisir, de mettre à l'essai et d'étalonner leurs appareils de détection et de mesure du rayonnement en fonction de leur utilisation prévue. Cependant, cette exigence proposée fera augmenter le fardeau administratif étant donné que les titulaires de permis seront tenus de présenter la documentation aux fins d'inspection.

Toutes les nouvelles exigences — mettre la documentation à la disposition des inspecteurs

Les modifications proposées accroîtront le fardeau en matière de conformité pour les 1 570 titulaires de permis étant donné qu'ils devront démontrer qu'ils respectent les nouvelles exigences en mettant la documentation à la disposition des inspecteurs de la CCSN. Il est prévu que la recherche de la documentation prendrait environ 30 minutes en moyenne. La CCSN estime que le coût annualisé moyen serait de 49 063 \$.

Les impacts exprimés en valeur monétaire pour chaque exigence des modifications proposées sont présentés au tableau 2.

Table 2: Impacts by requirement

Stakeholder Licensee Group	Stakeholders Licensees Impacted (Estimated)	Description	Total Present Value	Average Annualized	Average Annualized per Business
Section 7: Provision of information related to emergencies					
All CNSC licensees (1 570)	157	Provide additional information to training documentation for radiation protection and new worker orientation (one-time cost)	\$49,063	\$6,985	\$45
Section 7: Provision of information related to breastfed infants					
All CNSC licensees (1 570)	1 492	Provide additional information to training documentation for radiation protection and new worker orientation (one-time cost)	\$466,094	\$66,361	\$45
Section 11: Accommodation for breastfeeding NEWs					
Licensees who work with unsealed nuclear substances (450)	153	Review radiation hazard assessments	\$67,163	\$9,562	\$63
	153	Modify work assignments (accommodation)	\$134,326	\$19,125	\$125
Section 14: Reduction in the equivalent dose limits for the lens of the eye					
All CNSC licensees (1 570)	1 570	Review radiation hazard assessments	\$245,313	\$34,927	\$22
All CNSC licensees (1 570)	920	No change	N/A	N/A	N/A

Stakeholder Licensee Group	Stakeholders Licensees Impacted (Estimated)	Description	Total Present Value	Average Annualized	Average Annualized per Business
Section 14: Reduction in the equivalent dose limits for the lens of the eye — continued					
Licensees who may need to modify their existing practices (650)	650	Modify work activities	Unknown	Unknown	Unknown
	650	Provide additional information to training documentation for radiation protection and new worker orientation (one-time cost)	\$203,125	\$28,920	\$45
	650	Add protective eyewear	\$456,533	\$65,000	\$100
	Unknown	Other capital costs, such additional shielding	Unknown	Unknown	Unknown
	650	Modify dosimetry — add a another regular dosimeter	Unknown	Unknown	Unknown
	170	Modify dosimetry, using a lens of the eye dosimeter, shipping costs	\$273,007	\$38,870	\$230
	170	Modify dosimetry, using a lens of the eye dosimeter, (service charge for reading badges and providing the licensee with the dose information)	\$59,349	\$8,450	\$50
	170	Further modify work activities, if necessary	Unknown	Unknown	Unknown
All requirements: Make documentation available for inspection					
All CNSC licensees (1 570)	1 570	For all proposed requirements	\$344,594	\$49,063	\$31
Total costs			\$2,298,566	\$327,264	

Tableau 2 : Impacts par exigence

Groupe de parties intéressées	Parties intéressées touchées (estimation)	Description	Valeur actuelle totale	Valeur annualisée moyenne	Valeur annualisée moyenne par entreprise
Article 7 : Renseignements à fournir concernant les urgences					
Tous les titulaires de permis de la CCSN (1 570)	157	Inclure des renseignements supplémentaires dans la documentation de formation concernant la radioprotection et l'orientation des nouveaux travailleurs (coût unique)	49 063 \$	6 985 \$	45 \$
Article 7 : Renseignements à fournir concernant les bébés allaités					
Tous les titulaires de permis de la CCSN (1 570)	1 492	Inclure des renseignements supplémentaires dans la documentation de formation concernant la radioprotection et l'orientation des nouveaux travailleurs (coût unique)	466 094 \$	66 361 \$	45 \$
Article 11 : Mesures d'adaptation pour les TSN qui allaitent					
Titulaires de permis qui travaillent avec des substances nucléaires non scellées (450)	153	Revoir les évaluations des dangers radiologiques	67 163 \$	9 562 \$	63 \$
	153	Modifier l'attribution des tâches (mesures d'adaptation)	134 326 \$	19 125 \$	125 \$

Groupe de parties intéressées	Parties intéressées touchées (estimation)	Description	Valeur actuelle totale	Valeur annualisée moyenne	Valeur annualisée moyenne par entreprise
Article 14 : Réduction de la limite de dose équivalente au cristallin					
Tous les titulaires de permis de la CCSN (1 570)	1 570	Revoir les évaluations des dangers radiologiques	245 313 \$	34 927 \$	22 \$
Tous les titulaires de permis de la CCSN (1 570)	920	Aucun changement	S.O.	S.O.	S.O.
Titulaires de permis qui pourraient devoir modifier leurs pratiques de travail (650)	650	Modifier les activités de travail	Inconnu	Inconnu	Inconnu
	650	Inclure des renseignements supplémentaires dans la documentation de formation concernant la radioprotection et l'orientation des nouveaux travailleurs (coût unique)	203 125 \$	28 920 \$	45 \$
	650	Ajouter des lunettes de protection	456 533 \$	65 000 \$	100 \$
	Inconnu	Autres coûts en capital, comme du blindage supplémentaire	Inconnu	Inconnu	Inconnu
	650	Modifier la dosimétrie — ajouter un autre dosimètre régulier	Inconnu	Inconnu	Inconnu
	170	Modifier la dosimétrie, utilisation d'un dosimètre pour le cristallin, frais d'expédition	273 007 \$	38 870 \$	230 \$
	170	Modifier la dosimétrie, en utilisant un dosimètre pour le cristallin (frais de service pour la lecture des badges et prestation de l'information sur les doses au titulaire de permis)	59 349 \$	8 450 \$	50 \$
	170	Modifier davantage les activités de travail, au besoin	Inconnu	Inconnu	Inconnu
Toutes les exigences : Mettre la documentation à la disposition des inspecteurs					
Tous les titulaires de permis de la CCSN (1 570)	1 570	Pour toutes les exigences proposées	344 594 \$	49 063 \$	31 \$
Coûts totaux			2 298 566 \$	327 264 \$	

Regulatory cooperation and alignment

The Regulations are based on the work of UNSCEAR, the ICRP and the IAEA. The proposed amendments reflect the current science on radiation protection and are aligned with international standards. International recommendations and guidance are periodically updated so that they remain relevant, useful and suitable for worldwide use. The CNSC is committed to ensuring that its radiation protection requirements are up-to-date so that workers, the public and the environment are protected.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le Règlement est fondé sur les travaux de l'UNSCEAR, de la CIPR et de l'AIEA. Les modifications proposées tiennent compte des données scientifiques actuelles sur la radioprotection et sont conformes aux normes internationales. L'orientation et les recommandations internationales sont mises à jour périodiquement afin qu'elles demeurent pertinentes, utiles et adéquates pour être utilisées partout dans le monde. La CCSN s'engage à veiller à ce que ses exigences en matière de radioprotection soient bien actuelles afin que les travailleurs, le public et l'environnement soient protégés.

Gender-based analysis plus

There are three proposed amendments that impact vulnerable groups, namely female NEWs and breastfeeding infants.

Currently, licensees are required to provide all NEWs, male and female, with information on the risks associated with the exposure of embryos and fetuses to radiation. Licensees are also currently required to inform female NEWs of the rights and obligations of pregnant NEWs. When a female NEW becomes aware that she is pregnant, subsection 11(1) of the Regulations requires her to inform the licensee. Canada is one of the few countries that require mandatory disclosure of pregnancy. The proposed revisions to the Regulations would remove this obligation, with the benefit of aligning the Regulations with international radiation protection recommendations for self-disclosure. Under the proposed amendment, when a female NEW self-discloses her pregnancy to the licensee, the licensee would be required to make accommodations in accordance section 11 of the Regulations, as necessary, to ensure that the dose to the pregnant NEW is kept ALARA and below the 4-mSv effective dose limit for the remainder of the pregnancy.

The CNSC is also proposing to amend section 11 to ensure that licensees make reasonable accommodations for female NEWs who are breastfeeding. This proposed amendment would require licensees to adapt the working conditions of a NEW who is breastfeeding, in order to limit intakes of nuclear substances by the worker that could result in a radiation exposure to her breastfed infant.

When a breastfeeding NEW is working in radiological environments where there is the potential for airborne contaminants, it is possible that nuclear substances could be inhaled or ingested by the NEW, or absorbed through the skin. The substances would then be incorporated into the body and expressed in the breast milk. The infant who ingests the breast milk may receive a consequential radiation exposure. When a female NEW self-discloses that she is breastfeeding, the proposed Regulations would require the licensee to make accommodations to ensure that intakes of nuclear substances by the NEW are kept ALARA so that the dose to the breastfed infant is also kept ALARA. This accommodation for NEWs who are breastfeeding would only be needed in certain occupational settings, since many workplaces do not have the potential for internal intakes of nuclear substances by workers. The proposed changes would enhance safety for breastfed infants so that they do not receive more than the public dose limit of 1 mSv per year. To address privacy concerns that were raised during public consultation, the CNSC is not proposing to require female NEWs to self-disclose that they are breastfeeding.

Analyse comparative entre les sexes plus

Trois des modifications proposées ont une incidence sur des groupes vulnérables, notamment les travailleuses du secteur nucléaire et les bébés allaités.

À l'heure actuelle, les titulaires de permis sont tenus de fournir à tous les TSN — hommes et femmes — de l'information sur les risques de l'exposition au rayonnement pour les embryons et les fœtus. Les titulaires de permis doivent également informer les travailleuses du secteur nucléaire au sujet des droits et des obligations des TSN enceintes. Lorsqu'une TSN apprend qu'elle est enceinte, le paragraphe 11(1) du Règlement l'oblige à en informer le titulaire de permis. Le Canada est l'un des rares pays exigeant la déclaration obligatoire des grossesses. Les modifications proposées au Règlement supprimeraient cette obligation et permettraient d'aligner le Règlement sur les recommandations internationales en matière de radioprotection pour ce qui est de l'autodéclaration. Selon la modification proposée, lorsqu'une TSN informe le titulaire de permis qu'elle est enceinte, celui-ci serait tenu de prendre des mesures d'adaptation conformément à l'article 11 du Règlement, au besoin, afin de veiller à ce que la dose reçue par la TSN enceinte demeure au niveau ALARA et inférieure à la limite de 4 mSv pour le reste de sa grossesse.

La CCSN propose aussi de modifier l'article 11 pour veiller à ce que les titulaires de permis prennent des mesures d'adaptation raisonnables pour les TSN qui allaitent. Cette modification exigerait également d'un titulaire de permis qu'il adapte les conditions de travail d'une TSN de sorte qu'elle n'incorpore pas des substances nucléaires qui pourraient entraîner l'exposition de son bébé allaité.

Quand une TSN qui allaite travaille dans un milieu radiologique où elle pourrait être exposée à des contaminants en suspension dans l'air, elle risque d'inhaler ou d'ingérer des substances nucléaires ou encore de les absorber par la peau. Les substances seraient ensuite incorporées et pourraient se retrouver dans le lait maternel. Le lait maternel ingéré par le bébé exposerait donc ce dernier au rayonnement. Le règlement proposé exige que lorsqu'une TSN déclare qu'elle allaite, le titulaire de permis doit prendre des mesures d'adaptation afin de veiller à ce que l'incorporation de substances nucléaires par la TSN demeure au niveau ALARA, de même que la dose au bébé allaité. Cette mesure ne serait nécessaire que dans certaines situations, puisque plusieurs milieux de travail ne présentent aucun risque d'incorporation interne de substances nucléaires par les travailleurs. Les modifications proposées renforceraient la protection des bébés allaités afin qu'ils ne reçoivent pas une dose dépassant la limite de dose au public (1 mSv/an). En réponse aux préoccupations en matière de protection de la vie privée soulevées pendant la consultation publique, la CCSN ne propose pas d'exiger que les TSN déclarent qu'elles allaitent.

Small business lens

The small business lens applies to the proposed amendments to the Regulations. Approximately 1 200 potentially affected CNSC licensees are small businesses. The CNSC estimates an overall annual increase in compliance costs to small businesses of \$142,291, or \$119 per small business. After considering the impacts of the proposed changes to the Regulations on small businesses, no specific flexibilities are provided because the proposed amendments align with international standards on radiation protection and ensure the public, workers, and their environment are protected.

One-for-one rule

The CNSC does not expect the proposed Regulations to increase the administrative burden of licensees or applicants. Therefore, the One-for-one rule does not apply to the proposed Regulations.

Rationale

The CNSC regulates all nuclear activities in Canada in order to protect the health and safety of workers and the public from ionizing radiation. The Regulations play an important role in achieving this goal by placing limits on radiation doses to workers and members of the public, and require all CNSC licensees to implement radiation protection programs that keep exposure to ionizing radiation below regulatory limits, and ALARA.

This regulatory proposal will ensure the Regulations continue to be aligned with international benchmarks and the adoption of new radiation protection guidance worldwide. The proposed amendments reflect the latest scientific radiation protection data to ensure the public, workers in the nuclear sector, and the environment are protected.

The proposed regulatory amendments have two main goals: clarification of requirements and risk reduction. The proposed amendments work together to make the Regulations more effective.

Clarification

In order to reduce misinterpretations, clarifications are proposed for several sections of the Regulations. For example, to clarify requirements for licensees with respect to caregivers, the term is being clearly defined, specifying who is considered to be a caregiver under the Regulations.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises s'applique aux modifications proposées au Règlement. Environ 1 200 titulaires de permis de la CCSN qui pourraient être touchés sont des petites entreprises. La CCSN estime qu'il y aura une augmentation globale annuelle des coûts de conformité des petites entreprises de l'ordre de 142 291 \$, soit 119 \$ par petite entreprise. Après l'examen des impacts des changements proposés au Règlement sur les petites entreprises, aucune latitude n'est fournie étant donné que le projet de règlement correspond aux normes internationales en matière de radioprotection et veille à protéger le public, les travailleurs et leur environnement.

Règle du « un pour un »

La CCSN ne s'attend pas à ce que le règlement proposé accroisse le fardeau administratif des titulaires de permis ou des demandeurs. Par conséquent, la règle du « un pour un » ne s'applique pas aux modifications proposées au Règlement.

Justification

La CCSN réglemente toutes les activités nucléaires entreprises au Canada afin de protéger la santé, la sûreté et la sécurité des travailleurs et du public contre les effets des rayonnements ionisants. Le Règlement joue un rôle important dans l'atteinte de cet objectif, en imposant des limites aux doses de rayonnement aux travailleurs et aux membres du public, et exige de tous les titulaires de permis de la CCSN qu'ils mettent en œuvre des programmes de radioprotection visant à maintenir l'exposition au rayonnement ionisant en deçà des limites réglementaires et au niveau ALARA.

Cette proposition réglementaire permettra de veiller à ce que le Règlement demeure harmonisé aux normes internationales et à l'adoption d'une nouvelle orientation en matière de radioprotection à l'échelle mondiale. Les modifications proposées reflètent les données probantes les plus récentes en matière de radioprotection et visent à assurer la protection du public, des TSN et de l'environnement.

Les modifications réglementaires proposées ont deux principaux objectifs : clarifier les exigences et atténuer les risques. Ensemble, elles renforcent l'efficacité du Règlement.

Précisions

Afin d'atténuer le risque d'une mauvaise interprétation, des précisions sont proposées à l'égard de plusieurs articles du Règlement. Par exemple, pour clarifier les exigences s'appliquant aux titulaires de permis en ce qui a trait aux personnes soignantes, le terme sera clairement défini et précisera qui constitue une personne soignante au terme du Règlement.

Licensees are required to use a licensed dosimetry service (LDS) to measure and monitor radiation doses to NEWs likely to receive effective doses greater than 5 mSv in a one-year dosimetry period. The proposed Regulations will clarify what information is submitted to the LDS and allow the LDS to follow the requirements in section 19 for reporting to Health Canada's National Dose Registry.

There have often been misinterpretations of what is expected when measuring dose to the "hands and feet." The CNSC is proposing to clarify in item 3 of the table to subsection 14(1) that the expected measurement is for "the skin of each hand and foot." This would help licensees properly monitor and report equivalent doses received to the skin of each hand and foot.

The proposed changes to sections 18, 20 and 21 would clarify expectations for applying for a licence to operate a dosimetry service, the labelling of containers and devices, and posting of radiation warning signs, respectively.

The CNSC is proposing to clarify record retention periods for doses of radiation. This would improve consistency and clarify regulatory expectations for licensees.

Risk reduction

Protecting the health and safety of Canadians is one of the main tenets of the CNSC's mandate. Several amendments are being proposed that will enhance safety with respect to vulnerable populations and vulnerable areas of the body. Amendments to sections 7 and 11 will ensure that female NEWs are aware of all their rights and that proper accommodations are made for them in order to protect breastfed infants. The proposed requirement for licensees to provide accommodations would ensure that doses to breastfed infants are kept ALARA.

The CNSC is proposing to introduce a requirement to subsection 7(1) for all licensees to inform all NEWs of their duties and responsibilities during an emergency. This will ensure that all NEWs are properly prepared for an emergency situation and that those involved in the emergency response will have the information necessary for their safety and protection.

Radiation exposure to the lens of the eye, above a threshold dose, has been linked to the development of lens opacities that may lead to cataracts. In order to prevent this effect, the ICRP has recommended that dose limits for

Les titulaires de permis doivent utiliser un service de dosimétrie autorité (SDA) pour mesurer et contrôler les doses de rayonnement reçues par les TSN qui risquent vraisemblablement de recevoir une dose efficace supérieure à 5 mSv au cours d'une période de dosimétrie d'un an. Le règlement proposé permettra de clarifier quels renseignements doivent être fournis au SDA. Cette précision permettra aux SDA de respecter les exigences de l'article 19 sur le dépôt des renseignements au Fichier dosimétrique national de Santé Canada.

La mesure de la dose aux « mains et pieds » a souvent fait l'objet d'une mauvaise interprétation. La CCSN propose de préciser, à l'article 3 du tableau du paragraphe 14(1), que la mesure escomptée vise la « peau de chaque main et de chaque pied », ce qui aiderait les titulaires de permis à bien surveiller et signaler les doses équivalentes reçues à la peau de chaque main et de chaque pied.

Les changements proposés aux articles 18, 20 et 21 clarifieraient les attentes relatives à la demande de permis d'exploitation d'un service de dosimétrie, à l'étiquetage des récipients et des appareils ainsi qu'à l'affichage de mises en garde contre les rayonnements, respectivement.

La CCSN propose de préciser les périodes de conservation des documents sur les doses de rayonnement, afin d'accroître l'uniformité et de clarifier les attentes réglementaires visant les titulaires de permis.

Réduction du risque

La protection de la santé, de la sûreté et de la sécurité des Canadiens constitue l'un des fondements du mandat de la CCSN. Plusieurs modifications proposées visent à renforcer la sûreté et la sécurité des membres du public et des parties du corps les plus vulnérables. La modification des articles 7 et 11 permettra de veiller à ce que les travailleuses du secteur nucléaire connaissent tous leurs droits et toutes leurs obligations et à ce que des mesures d'adaptation appropriées soient prises afin de protéger les bébés allaités. L'exigence proposée concernant les mesures d'adaptation que doivent prendre les titulaires de permis ferait en sorte que les doses aux bébés allaités seraient tenues au niveau ALARA.

La CCSN propose d'ajouter au paragraphe 7(1) l'obligation pour tous les titulaires de permis d'informer tous les TSN de leurs tâches et de leurs responsabilités en situation d'urgence. Cela permettra de veiller à ce que tous les TSN soient adéquatement préparés en vue d'une situation d'urgence et à ce que ceux qui interviennent dans une telle situation disposent de l'information nécessaire pour assurer leur protection, leur sûreté et leur sécurité.

Un lien a été établi entre la radioexposition du cristallin au-delà d'un certain seuil et l'opacification du cristallin, qui peut entraîner le développement de cataractes. Afin de prévenir cet effet, la CIPR a recommandé la diminution

the lens of the eye be lowered from the current dose limit of 150 mSv per one-year dosimetry period to 20 mSv in a year, averaged over defined five-year periods (i.e. 100 mSv/5 years), with no single year exceeding 50 mSv. The proposed amendment would incorporate this recommendation and would align the Regulations with international radiation protection recommendations and standards.

To ensure that regulatory requirements are risk-based, the CNSC is proposing an amendment to section 16 requiring that a person be removed from work only if the person may have or has exceeded any of the dose limits that apply to NEWs as specified in sections 13 and 14. In its current wording, this requirement applies to all persons. This amendment will ensure that work removal is carried out only when there is a greater risk to health or safety. The proposal may have the added benefit of reducing the financial burden of removing a person from work unnecessarily.

The CNSC is also proposing the addition of a new requirement that licensees must ensure that radiation detection and measurement instrumentation is selected, tested and calibrated for its intended use. This proposed amendment would help ensure worker protection and the accuracy of radiation measurements.

Implementation and enforcement

Implementation

These Regulations would come into force on the day they are registered, with the exception of the proposed reduction to the dose limits for the lens of the eye. The CNSC is proposing that the proposed new equivalent dose limits for the lens of an eye come into force on January 1, 2021, to allow time for licensees to implement measures to comply.

Enforcement

The proposed Regulations would be enforced in accordance with the CNSC's existing enforcement policy. CNSC inspectors regularly verify that licensees are complying with the *Nuclear Safety and Control Act* and its regulations. If a licensee is found to be non-compliant with the Regulations, the CNSC would use a graded enforcement approach to implement corrective measures.

des limites de dose au cristallin, qui passerait de 150 mSv par période de dosimétrie d'un an à 20 mSv par an en moyenne sur une période fixe de cinq ans (c'est-à-dire 100 mSv/5 ans), ne dépassant pas 50 mSv pour une seule année. La modification proposée tiendrait compte de cette recommandation et rendrait le Règlement conforme aux recommandations et aux normes internationales en matière de radioprotection.

Afin de veiller à ce que les exigences réglementaires soient fondées sur les risques, la CCSN propose de modifier l'article 16 qui stipule qu'une personne doit cesser son travail si elle a ou peut avoir dépassé toute limite de dose s'appliquant aux TSN aux termes des articles 13 et 14. De la façon dont elle est formulée à l'heure actuelle, cette exigence s'applique à toutes les personnes. Cette modification permettrait de veiller à ce qu'un travailleur cesse d'assumer ses fonctions seulement lorsqu'il y a un risque plus élevé pour sa santé, sa sûreté et sa sécurité. La proposition pourrait avoir un autre avantage, soit d'alléger le fardeau financier associé au fait d'obliger sans fondement réel une personne à cesser son travail.

La CCSN propose également l'ajout d'une nouvelle exigence obligeant les titulaires de permis à veiller à ce que les appareils de détection et de mesure du rayonnement soient choisis, mis à l'essai et étalonnés en fonction de leur utilisation prévue. Cette modification contribuerait à renforcer la protection des travailleurs et à améliorer la précision des mesures du rayonnement.

Mise en œuvre et application

Mise en œuvre

Le Règlement entrerait en vigueur à la date de son enregistrement, à l'exception de la réduction proposée des limites de dose au cristallin. La CCSN suggère que les nouvelles limites de dose équivalente proposées pour le cristallin entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2021 afin de donner aux titulaires de permis le temps de mettre en œuvre les mesures qui leur permettraient de s'y conformer.

Application

L'application du règlement proposé serait réalisée conformément à la politique d'application existante de la CCSN. Les inspecteurs de la CCSN s'assurent régulièrement que les titulaires de permis respectent la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires* et ses règlements d'application. Si un titulaire de permis n'observe pas le Règlement, la CCSN adopte une approche d'application graduelle pour la mise en œuvre de mesures correctives.

Contact

Brian Torrie
Director General
Regulatory Policy Directorate
Canadian Nuclear Safety Commission
280 Slater Street
P.O. Box 1046, Station B
Ottawa, Ontario
K1P 5S9
Telephone: 613-947-3728
Fax: 613-995-5086
Email: cncs.consultation.ccsn@canada.ca

Personne-ressource

Brian Torrie
Directeur général
Direction de la politique de réglementation
Commission canadienne de sûreté nucléaire
280, rue Slater
Case postale 1046, succursale B
Ottawa (Ontario)
K1P 5S9
Téléphone : 613-947-3728
Télécopieur : 613-995-5086
Courriel : cncs.consultation.ccsn@canada.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Canadian Nuclear Safety Commission, pursuant to section 44^a of the *Nuclear Safety and Control Act*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Nuclear Safety and Control Act (Radiation Protection)*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Brian Torrie, Director General, Regulatory Policy Directorate, Canadian Nuclear Safety Commission, 280 Slater Street, P.O. Box 1046, Station B, Ottawa, Ontario K1P 5S9 (tel.: 613-947-3728; fax: 613-995-5086; email: cncs.consultation.ccsn@canada.ca).

Ottawa, May 30, 2019

Julie Adair
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la Commission canadienne de sûreté nucléaire, en vertu de l'article 44^a de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires (radioprotection)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Brian Torrie, directeur général, Direction de la politique de la réglementation, Commission canadienne de sûreté nucléaire, 280, rue Slater, C.P. 1046, succursale B, Ottawa (Ontario) K1P 5S9 (tél. : 613-947-3728; téléc. : 613-995-5086; courriel : cncs.consultation.ccsn@canada.ca).

Ottawa, le 30 mai 2019

La greffière adjointe du Conseil privé
Julie Adair

^a S.C. 2012, c. 19, s. 129

^b S.C. 1997, c. 9

^a L.C. 2012, ch. 19, art. 129

^b L.C. 1997, ch. 9

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Nuclear Safety and Control Act (Radiation Protection)

Radiation Protection Regulations

1 (1) The definitions *working level* and *working level month* in subsection 1(1) of the *Radiation Protection Regulations*¹ are repealed.

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

caregiver means a person who willingly and voluntarily – and not as an occupation – helps in the support and comfort of a person who has been administered a nuclear substance for therapeutic purposes as directed by a medical practitioner who is qualified to give such direction under the applicable provincial legislation. (*personne soignante*)

(3) Subsection 1(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) For the purpose of the definition *dosimetry service* in section 2 of the Act, a *dosimetry service* is a facility that is licensed by the Commission to measure and monitor radiation doses.

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

(2) These Regulations do not apply to a licensee in respect of a dose of radiation received by or committed to a person

(a) in the course of the person's examination, diagnosis or treatment, as directed by a medical practitioner who is qualified to examine, diagnose or treat the person under the applicable provincial legislation;

(b) as a result of the person's voluntary participation in a biomedical research study supervised by a medical practitioner who is qualified to provide such supervision under the applicable provincial legislation; or

(c) while the person is acting as a caregiver.

3 Section 3 of the Regulations is replaced by the following:

3 When a nuclear substance is administered to a person for therapeutic purposes, the licensee must inform the

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires (radioprotection)

Règlement sur la radioprotection

1 (1) Les définitions de *unité alpha* et de *unité alpha-mois*, au paragraphe 1(1) du *Règlement sur la radioprotection*¹, sont abrogées.

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

personne soignante La personne qui, de son plein gré et bénévolement et non à titre professionnel, offre du soutien et du réconfort à une personne à qui a été administrée une substance nucléaire à des fins thérapeutiques selon les instructions d'un médecin qualifié à cet égard conformément aux lois provinciales applicables. (*caregiver*)

(3) Le paragraphe 1(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Pour l'application de la définition de *service de dosimétrie* à l'article 2 de la Loi, est désignée comme *service de dosimétrie* l'installation autorisée par permis délivré par la Commission à mesurer et à contrôler des doses de rayonnement.

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

(2) Le présent règlement ne s'applique pas au titulaire de permis quant à une dose de rayonnement reçue par une personne, ou engagée à son égard, lorsque cette personne :

a) fait l'objet d'un examen, notamment diagnostique, ou d'un traitement par un médecin qualifié à cet égard conformément aux lois provinciales applicables;

b) participe de son plein gré à une étude de recherche biomédicale sous la surveillance d'un médecin qualifié à cet égard conformément aux lois provinciales applicables;

c) agit comme personne soignante.

3 L'article 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

3 Le titulaire de permis informe la personne à qui une substance nucléaire est administrée à des fins thérapeutiques

¹ SOR/2000-203

¹ DORS/2000-203

person of methods for reducing the exposure of others — including the caregiver or anyone else providing care and assistance — to radiation from the person.

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

4 Every licensee must implement a radiation protection program and must, as part of that program,

- (a) keep the effective dose and equivalent dose received by and committed to persons as low as reasonably achievable, taking into account social and economic factors, through the implementation of

5 (1) Subsection 5(1) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

5 (1) For the purpose of keeping a record of doses of radiation in accordance with section 27 of the Act, every licensee must ascertain and record the magnitude of exposure to radon progeny of each person referred to in that section, as well as the effective dose and equivalent dose received by and committed to that person.

(2) The portion of subsection 5(2) of the English version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) A licensee must ascertain the magnitude of exposure to radon progeny and the effective dose and equivalent dose

6 The portion of subsection 6(2) of the English version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) When a licensee becomes aware that an action level referred to in the licence for the purpose of this subsection has been reached, the licensee must

7 Subsections 7(1) to (3) of the Regulations are replaced by the following:

7 (1) Every licensee must inform each nuclear energy worker, in writing,

- (a) of the fact that the worker is a nuclear energy worker;
- (b) of the risks associated with radiation to which the worker may be exposed in the course of their work;
- (c) of the applicable effective dose limits and equivalent dose limits prescribed by sections 13, 14 and 15;

des méthodes destinées à réduire l'exposition d'autrui — y compris les personnes soignantes ou tout autre aidant — au rayonnement dont elle est la source.

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

4 Le titulaire de permis met en œuvre un programme de radioprotection et, dans le cadre de ce programme :

- a) maintient la dose efficace et la dose équivalente qui sont reçues par la personne, et engagées à son égard, au niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre, compte tenu des facteurs économiques et sociaux, par :

5 (1) Le paragraphe 5(1) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5 (1) For the purpose of keeping a record of doses of radiation in accordance with section 27 of the Act, every licensee must ascertain and record the magnitude of exposure to radon progeny of each person referred to in that section, as well as the effective dose and equivalent dose received by and committed to that person.

(2) Le passage du paragraphe 5(2) de la version anglaise du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) A licensee must ascertain the magnitude of exposure to radon progeny and the effective dose and equivalent dose

6 Le passage du paragraphe 6(2) de la version anglaise du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) When a licensee becomes aware that an action level referred to in the licence for the purpose of this subsection has been reached, the licensee must

7 Les paragraphes 7(1) à (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

7 (1) Le titulaire de permis avise par écrit chaque travailleur du secteur nucléaire :

- a) du fait que le travailleur est un travailleur du secteur nucléaire;
- b) des risques associés au rayonnement auquel le travailleur peut être exposé dans l'exécution de son travail;
- c) des limites de dose efficace et de dose équivalente applicables qui sont prévues aux articles 13, 14 et 15;

(d) of the worker's radiation dose levels received on an annual basis; and

(e) of the worker's duties and responsibilities during an emergency, including the risks associated with radiation to which the worker may be exposed during the control of an emergency.

(2) Every licensee must inform each female nuclear energy worker, in writing,

(a) of the risks associated with the exposure of embryos and fetuses to radiation and the risks to breastfed infants from intakes of nuclear substances;

(b) of the importance of informing the licensee, as soon as feasible, in writing, upon becoming aware of the female nuclear energy worker's pregnancy or if she is breastfeeding;

(c) of the rights of a pregnant nuclear energy worker and the rights of a breastfeeding nuclear energy worker under section 11; and

(d) of the applicable effective dose limits for pregnant nuclear energy workers prescribed by section 13.

(3) Every licensee must obtain from each nuclear energy worker who is informed of the matters referred to in paragraphs (1)(a) and (b) and subsection (2) a written acknowledgement that the worker has received the information.

8 Section 8 of the Regulations is replaced by the following:

8 (1) Every licensee must use a licensed dosimetry service to measure and monitor the doses of radiation received by and committed to nuclear energy workers who have a reasonable probability of receiving

(a) an effective dose that is greater than 5 mSv in a one-year dosimetry period; and

(b) an equivalent dose to the skin, or the skin of hands and feet, that is greater than 50 mSv in a one-year dosimetry period.

(2) Every licensee referred to in subsection (1) must provide the following information to the licensed dosimetry service with respect to each nuclear energy worker:

(a) the worker's given names, surname and any previous surname;

(b) the worker's Social Insurance Number;

(c) the worker's gender;

(d) the worker's job category; and

(e) the date, province and country of birth of the worker.

d) des niveaux de doses de rayonnement reçues annuellement par le travailleur;

e) des tâches et responsabilités du travailleur en situation d'urgence, y compris des risques associés au rayonnement auquel celui-ci peut être exposé pendant la maîtrise d'une urgence.

(2) Le titulaire de permis avise par écrit chaque travailleuse du secteur nucléaire :

a) des risques associés à l'exposition des embryons et des fœtus au rayonnement ainsi que des risques associés à l'incorporation de substances radioactives pour les bébés nourris au sein;

b) de l'importance pour la travailleuse du secteur nucléaire enceinte ou allaitante d'en informer dès que possible par écrit le titulaire de permis;

c) des droits d'une travailleuse du secteur nucléaire enceinte ou allaitante prévus à l'article 11;

d) des limites de dose efficace applicables aux travailleuses du secteur nucléaire enceintes prévues à l'article 13.

(3) Le titulaire de permis obtient de chaque travailleur du secteur nucléaire une confirmation écrite portant que les renseignements mentionnés aux alinéas (1)a) et b) et au paragraphe (2) lui ont été communiqués.

8 L'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8 (1) Le titulaire de permis utilise un service de dosimétrie autorisé pour mesurer et contrôler les doses de rayonnement reçues par le travailleur du secteur nucléaire, et engagées à son égard, lorsque le travailleur risque vraisemblablement de recevoir au cours d'une période de dosimétrie d'un an :

a) une dose efficace supérieure à 5 mSv;

b) sur la peau, ou sur la peau des mains ou des pieds, une dose équivalente supérieure à 50 mSv.

(2) Le titulaire de permis visé au paragraphe (1) fournit au service de dosimétrie autorisé les renseignements suivants à l'égard de chaque travailleur du secteur nucléaire :

a) ses prénoms, nom de famille et tout nom de famille antérieur;

b) son numéro d'assurance sociale;

c) son sexe;

d) sa catégorie d'emploi;

e) sa date, sa province et son pays de naissance.

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

9 If a licensee collects *personal information*, as defined in section 3 of the *Privacy Act*, that may be required to be disclosed to the Commission, another *government institution*, as defined in that section, or a licensed dosimetry service, the licensee must inform the person to whom the information relates of the purpose for which it is being collected.

10 Section 10 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

10 Every nuclear energy worker must, on the request of the licensee, provide the following information to the licensee:

- (a) the worker's given names, surname and any previous surname;
- (b) the worker's Social Insurance Number;
- (c) the worker's gender;
- (d) the date, province and country of birth of the worker; and
- (e) the worker's dose record for the current one-year dosimetry period and five-year dosimetry period.

11 Section 11 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Pregnant and Breastfeeding Nuclear Energy Workers

11 (1) On being informed by a female nuclear energy worker, in writing, that she is pregnant, the licensee must, in order to comply with section 13, make any accommodation that will not result in costs or business inconvenience constituting undue hardship to the licensee.

(2) On being informed by a female nuclear energy worker, in writing, that she is breastfeeding an infant, the licensee must, in order to limit intakes of nuclear substances by the worker, make any accommodation to the working conditions that will not result in costs or business inconvenience constituting undue hardship to the licensee.

12 The heading before section 12 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Interprétation

13 Subsection 12(1) of the Regulations is repealed.

9 L'article 9 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

9 Lorsque le titulaire de permis recueille des *renseignements personnels*, au sens de l'article 3 de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, qu'il peut être tenu de communiquer à la Commission, à une autre *institution fédérale*, au sens de ce même article, ou à un service de dosimétrie autorisé, il avise la personne en cause des fins auxquelles les renseignements sont recueillis.

10 L'article 10 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

10 Every nuclear energy worker must, on the request of the licensee, provide the following information to the licensee:

- (a) the worker's given names, surname and any previous surname;
- (b) the worker's Social Insurance Number;
- (c) the worker's gender;
- (d) the date, province and country of birth of the worker; and
- (e) the worker's dose record for the current one-year dosimetry period and five-year dosimetry period.

11 L'article 11 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Travailleuses enceintes ou allaitantes du secteur nucléaire

11 (1) Après avoir été avisé par écrit de la grossesse, le titulaire de permis prend, afin de se conformer à l'article 13, toute mesure d'accommodement qui n'entraîne pas de contrainte financière ou commerciale excessive pour lui.

(2) Après avoir été avisé par écrit de l'allaitement, le titulaire de permis prend, afin de limiter l'incorporation de substances nucléaires par la travailleuse, toute mesure d'accommodement qui n'entraîne pas de contrainte financière ou commerciale excessive pour lui.

12 L'intertitre précédant l'article 12 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Interprétation

13 Le paragraphe 12(1) du même règlement est abrogé.

14 (1) The portion of subsection 13(1) of the English version of the Regulations before the table is replaced by the following:

13 (1) Every licensee must ensure that the effective dose received by and committed to a person described in column 1 of the table to this subsection, during the period set out in column 2, does not exceed the effective dose set out in column 3.

(2) The table to subsection 13(1) of the Regulations is replaced by the following:

TABLE

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Person	Period	Effective Dose (mSv)
1	Nuclear energy worker, including a female nuclear energy worker who is breastfeeding and a female nuclear energy worker who is pregnant but who has not yet informed the licensee that she is pregnant	(a) One-year dosimetry period	50
		(b) Five-year dosimetry period	100
2	Pregnant nuclear energy worker who has informed the licensee that she is pregnant	Balance of the pregnancy starting from the date on which the licensee has been informed of the pregnancy	4
3	Person who is not a nuclear energy worker	One calendar year	1

(3) Subsections 13(2) to (4) of the Regulations are repealed.

15 (1) The portion of subsection 14(1) of the English version of the Regulations before the table is replaced by the following:

14 (1) Every licensee must ensure that the equivalent dose received by and committed to an organ or tissue set out in column 1 of the table to this subsection, of a person described in column 2, during the period set out in column 3, does not exceed the equivalent dose set out in column 4.

14 (1) Le passage du paragraphe 13(1) de la version anglaise du même règlement précédant le tableau est remplacé par ce qui suit :

13 (1) Every licensee must ensure that the effective dose received by and committed to a person described in column 1 of the table to this subsection, during the period set out in column 2, does not exceed the effective dose set out in column 3.

(2) Le tableau du paragraphe 13(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Personne	Période	Dose efficace (mSv)
1	Travailleur du secteur nucléaire, notamment la travailleuse du secteur nucléaire allaitante ou celle qui est enceinte et qui n'a pas encore avisé le titulaire de permis qu'elle est enceinte	a) Période de dosimétrie d'un an	50
		b) Période de dosimétrie de cinq ans	100
2	Travailleuse enceinte du secteur nucléaire qui a avisé le titulaire de permis qu'elle est enceinte	Le reste de la grossesse à compter de la date à laquelle le titulaire de permis a été avisé de la grossesse	4
3	Personne autre qu'un travailleur du secteur nucléaire	Une année civile	1

(3) Les paragraphes 13(2) à (4) du même règlement sont abrogés.

15 (1) Le passage du paragraphe 14(1) de la version anglaise du même règlement précédant le tableau est remplacé par ce qui suit :

14 (1) Every licensee must ensure that the equivalent dose received by and committed to an organ or tissue set out in column 1 of the table to this subsection, of a person described in column 2, during the period set out in column 3, does not exceed the equivalent dose set out in column 4.

(2) Item 1 of the table to subsection 14(1) to the Regulations is replaced by the following:

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Organ or Tissue	Person	Period	Equivalent Dose (mSv)
1	Lens of an eye	(a) Nuclear energy worker	One-year dosimetry period	50
		(b) Nuclear energy worker	Five-year dosimetry period	100
		(c) Any other person	One calendar year	15

(3) The portion of item 3 of the table to subsection 14(1) to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

	Column 1
Item	Organ or Tissue
3	Skin of each hand and foot

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

(b) require the person to leave any work that is likely to add to the dose if the person may have or has received a dose that exceeds a dose limit for a nuclear energy worker;

(2) Paragraph 16(e) of the Regulations is replaced by the following:

(e) within 21 days after becoming aware that the dose limit has been exceeded, report to the Commission the results of the investigation or the progress that has been made in conducting it.

17 (1) The portion of section 18 of the English version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

18 An application for a licence to operate a dosimetry service must contain the following information in addition to the information required by section 3 of the *General Nuclear Safety and Control Regulations*:

(2) Paragraphs 18(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:

- (b) the proposed management system;
- (c) the types of dosimetry services proposed to be provided;

(2) L'article 1 du tableau du paragraphe 14(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Organe ou tissu	Personne	Période	Dose équivalente (mSv)
1	Cristallin de l'oeil	a) Travailleur du secteur nucléaire	Période de dosimétrie d'un an	50
		b) Travailleur du secteur nucléaire	Période de dosimétrie de cinq ans	100
		c) Toute autre personne	Une année civile	15

(3) Le passage de l'article 3 du tableau du paragraphe 14(1) du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1
Article	Organe ou tissu
3	Peau de chaque main et de chaque pied

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

b) exige de la personne qu'elle cesse tout travail susceptible d'augmenter la dose si cette personne a reçu ou peut avoir reçu une dose qui dépasse une limite de dose pour un travailleur du secteur nucléaire;

(2) L'alinéa 16e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) dans les vingt et un jours après avoir constaté que la limite de dose a été dépassée, informe la Commission des résultats ou du progrès de l'enquête.

17 (1) Le passage de l'article 18 de la version anglaise du même règlement précédant l'alinéa (a) est remplacé par ce qui suit :

18 An application for a licence to operate a dosimetry service must contain the following information in addition to the information required by section 3 of the *General Nuclear Safety and Control Regulations*:

(2) Les alinéas 18b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- b) le système de gestion proposé;
- c) les genres de services de dosimétrie proposés;

18 Paragraph 19(c) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(c) the worker's gender;

19 Subsection 20(2) of the Regulations is amended by striking out "or" at the end of paragraph (c), adding "or" at the end of paragraph (d) and adding the following after paragraph (d):

(e) that contains a radium luminous compound, provided that radium is the only nuclear substance in the device and the device is intact and has not been tampered with.

(3) Paragraph (1)(b) does not apply in respect of a container that is used to temporarily store radioactive nuclear substances.

20 Section 21 of the Regulations is replaced by the following:

21 (1) Every licensee must post and keep posted, at the boundary of and at every point of access to an area, room, vehicle or enclosure, a durable and legible sign that bears the radiation warning symbol set out in Schedule 3 and the words "RAYONNEMENT — DANGER — RADIATION", if

(a) there is a radioactive nuclear substance in a quantity greater than 100 times its exemption quantity in the area, room, vehicle or enclosure; or

(b) there is a reasonable probability that a person in the area, room, vehicle or enclosure will be exposed to a dose rate greater than 25 µSv/h.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a vehicle containing a *consignment*, as defined in the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations, 2015*.

21 The heading before section 24 of the French version of the Regulations is replaced by the following:**Documents à tenir par le titulaire de permis****22 Section 24 of the Regulations is replaced by the following:**

24 (1) Every licensee must keep a record of the name and job category of each nuclear energy worker.

(2) Every licensee must keep a record of doses of radiation and retain it for a period ending on the fifth anniversary of the day on which the information is collected.

18 L'alinéa 19c) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(c) the worker's gender;

19 Le paragraphe 20(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) contenant un composé lumineux au radium, si le radium est la seule substance nucléaire contenue dans l'appareil et si l'appareil est intact et non altéré.

(3) L'alinéa (1)b) ne s'applique pas à un récipient utilisé pour stocker temporairement les substances nucléaires radioactives.

20 L'article 21 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

21 (1) Le titulaire de permis place et maintient aux limites et à chaque point d'accès d'une zone, d'une pièce, d'un véhicule ou d'une enceinte un panneau durable et lisible portant le symbole de mise en garde contre les rayonnements figurant à l'annexe 3 et la mention « RAYONNEMENT — DANGER — RADIATION » dans les cas suivants :

a) il s'y trouve des substances nucléaires radioactives en quantité supérieure à cent fois la quantité d'exemption;

b) il y a un risque vraisemblable qu'une personne s'y trouvant soit exposée à un débit de dose supérieur à 25 µSv/h.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un véhicule contenant un *envoi* au sens du *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2015)*.

21 L'intertitre précédant l'article 24 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Documents à tenir par le titulaire de permis****22 L'article 24 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

24 (1) Le titulaire de permis tient un document contenant les nom et catégorie d'emploi de chaque travailleur du secteur nucléaire.

(2) Le titulaire de permis tient un document sur les doses de rayonnement et le conserve pendant cinq ans après le jour où les renseignements ont été recueillis.

Radiation Detection and Measurement Instrumentation

24.1 Every licensee must ensure that instruments and equipment that are used for radiation measurements are selected, tested and calibrated for their intended use.

23 Section 25 of the Regulations and the heading before it are repealed.

24 Schedules 1 and 2 to the Regulations are replaced by the Schedules 1 and 2 set out in the schedule to these Regulations.

Administrative Monetary Penalties Regulations (Canadian Nuclear Safety Commission)

25 Part 3 of the schedule to the *Administrative Monetary Penalties Regulations (Canadian Nuclear Safety Commission)*² is replaced by the following:

PART 3

Radiation Protection Regulations

Item	Provision	Short-form Description	Category
1	3	Failure to inform persons being administered therapy of methods for reducing the exposure of others to radiation	B
2	4(a)(i)	Failure to keep the effective dose and equivalent dose as low as reasonably achievable through the implementation of management control over work practices	B
3	4(a)(ii)	Failure to keep the effective dose and equivalent dose as low as reasonably achievable through the implementation of personnel qualification and training	B

² SOR/2013-139

Appareils de détection et de mesure du rayonnement

24.1 Le titulaire de permis veille à ce que l'équipement ou l'instrument utilisé pour mesurer le rayonnement soit choisi, mis à l'essai et étalonné en fonction de son utilisation prévue.

23 L'article 25 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

24 Les annexes 1 et 2 du même règlement sont remplacées par les annexes 1 et 2 figurant à l'annexe du présent règlement.

Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires de la Commission canadienne de sûreté nucléaire

25 La partie 3 de l'annexe du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires de la Commission canadienne de sûreté nucléaire*² est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 3

Règlement sur la radioprotection

Article	Disposition	Sommaire	Catégorie de violation
1	3	Omission d'informer les personnes qui suivent une thérapie des méthodes destinées à réduire l'exposition d'autrui au rayonnement	B
2	4a)(i)	Omission de maintenir les doses efficace et équivalente au niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre par la maîtrise des méthodes de travail par la direction	B
3	4a)(ii)	Omission de maintenir les doses efficace et équivalente au niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre par les qualifications et la formation du personnel	B

² DORS/2013-139

Item	Column 1 Provision	Column 2 Short-form Description	Column 3 Category	Article	Disposition	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Catégorie de violation
4	4(a)(iii)	Failure to keep the effective dose and equivalent dose as low as reasonably achievable through the implementation of control of occupational and public exposure to radiation	B	4	4a)(iii)	Omission de maintenir les doses efficace et équivalente au niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre par le contrôle de l'exposition du personnel et du public au rayonnement	B
5	4(a)(iv)	Failure to keep the effective dose and equivalent dose as low as reasonably achievable through the implementation of planning for unusual situations	B	5	4a)(iv)	Omission de maintenir les doses efficace et équivalente au niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre par la préparation aux situations inhabituelles	B
6	4(b)	Failure to ascertain the quantity and concentration of any nuclear substance released as a result of a licensed activity	B	6	4b)	Omission de déterminer la quantité et la concentration des substances nucléaires rejetées à la suite de l'activité autorisée	B
7	5	Failure to ascertain and record as required	B	7	5	Omission de contrôler et d'enregistrer de la façon prescrite	B
8	6(2)(a)	Failure to conduct an investigation after becoming aware that an action level is reached	B	8	6(2)a)	Omission de faire enquête après avoir appris qu'un seuil d'intervention a été atteint	B
9	6(2)(b)	Failure to identify and take action to restore the effectiveness of the radiation protection program after becoming aware that an action level is reached	B	9	6(2)b)	Omission de dégager et de prendre des mesures pour rétablir l'efficacité du programme de radioprotection après avoir appris qu'un seuil d'intervention a été atteint	B
10	6(2)(c)	Failure to notify the Commission within the specified period after becoming aware that an action level is reached	B	10	6(2)c)	Omission d'aviser la Commission dans le délai prévu après avoir appris qu'un seuil d'intervention a été atteint	B
11	7(1)(a)	Failure to inform nuclear energy workers in writing of the fact that they are nuclear energy workers	A	11	7(1)a)	Omission d'aviser par écrit un travailleur du secteur nucléaire du fait qu'il est un travailleur du secteur nucléaire	A
12	7(1)(b)	Failure to inform nuclear energy workers in writing of the risks associated with radiation	A	12	7(1)b)	Omission d'aviser par écrit un travailleur du secteur nucléaire des risques associés au rayonnement	A
13	7(1)(c)	Failure to inform nuclear energy workers in writing of the effective and equivalent dose limits	A	13	7(1)c)	Omission d'aviser par écrit un travailleur du secteur nucléaire des limites de dose efficace et de dose équivalente	A
14	7(1)(d)	Failure to inform nuclear energy workers in writing of their radiation dose levels on an annual basis	A	14	7(1)d)	Omission d'aviser par écrit un travailleur du secteur nucléaire des niveaux de doses de rayonnement qu'il reçoit annuellement	A
15	7(1)(e)	Failure to inform nuclear energy workers in writing of their duties and responsibilities during an emergency and the associated risks	A	15	7(1)e)	Omission d'aviser par écrit chaque travailleuse du secteur nucléaire des tâches et responsabilités en situation d'urgence et les risques associés	A

Item	Column 1 Provision	Column 2 Short-form Description	Column 3 Category	Article	Disposition	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Catégorie de violation
16	7(2)(a)	Failure to inform female nuclear energy workers in writing of the risks associated with the exposure of embryos and fetuses to radiation and the risks to breastfed infants from intakes of nuclear substances	B	16	7(2)a)	Omission d'informer par écrit chaque travailleuse du secteur nucléaire des risques associés à l'exposition des embryons et des fœtus au rayonnement ainsi que des risques associés à l'incorporation de substances radioactives pour les bébés nourris au sein	B
17	7(2)(b)	Failure to inform female nuclear energy worker in writing of the importance of informing the licensee in writing upon becoming aware of her pregnancy or if she is breastfeeding	B	17	7(2)b)	Omission d'informer par écrit chaque travailleuse du secteur nucléaire de l'importance d'informer par écrit le titulaire de permis dès qu'elle apprend qu'elle est enceinte ou si elle allaite	B
18	7(2)(c)	Failure to inform female nuclear energy worker in writing of the rights of pregnant nuclear energy workers and breastfeeding nuclear energy workers	B	18	7(2)c)	Omission d'informer par écrit chaque travailleuse du secteur nucléaire des droits de la travailleuse du secteur nucléaire enceinte ou allaitante	B
19	7(2)(d)	Failure to inform female nuclear energy worker in writing of the effective dose limits for pregnant nuclear energy workers	B	19	7(2)d)	Omission d'informer par écrit chaque travailleuse du secteur nucléaire des limites de dose efficace applicables à une travailleuse du secteur nucléaire enceinte	B
20	7(3)	Failure to obtain written acknowledgement from nuclear energy workers that the specified information was received	A	20	7(3)	Omission d'obtenir du travailleur du secteur nucléaire une confirmation écrite que les renseignements exigés ont été communiqués	A
21	8(1)	Failure to use a licensed dosimetry service to measure and monitor doses of radiation received by nuclear energy workers	B	21	8(1)	Omission d'utiliser un service de dosimétrie autorisé pour mesurer et contrôler les doses de rayonnement reçues par le travailleur du secteur nucléaire	B
22	8(2)	Failure to provide the specified information to the licensed dosimetry service	B	22	8(2)	Omission de fournir les renseignements exigés spécifiques au service de dosimétrie autorisé	B
23	9	Failure to inform a person of the purpose for collecting their personal information	A	23	9	Omission d'aviser une personne des fins auxquelles ses renseignements personnels sont recueillis	A
24	10	Failure of a nuclear energy worker to provide the specified information on request of the licensee	A	24	10	Omission d'un travailleur du secteur nucléaire de fournir les renseignements exigés à la demande du titulaire de permis	A
25	11(1)	Failure to accommodate a female nuclear energy worker who is pregnant	A	25	11(1)	Omission de prendre des mesures pour accommoder une travailleuse du secteur nucléaire enceinte	A
26	11(2)	Failure to accommodate a female nuclear energy worker who is breastfeeding	B	26	11(2)	Omission de prendre des mesures pour accommoder d'une travailleuse du secteur nucléaire allaitante	B

	Column 1	Column 2	Column 3		Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Item	Provision	Short-form Description	Category	Article	Disposition	Sommaire	Catégorie de violation
27	13	Failure to ensure that the effective dose limit is not exceeded	C	27	13	Omission de veiller à ce que la limite de dose efficace ne soit pas dépassée	C
28	14	Failure to ensure that the equivalent dose limit is not exceeded	C	28	14	Omission de veiller à ce que la limite de dose équivalente ne soit pas dépassée	C
29	15(2)	Failure to ensure that the effective or equivalent dose limit received by a person participating in the control of an emergency is not exceeded	B	29	15(2)	Omission de veiller à ce que les doses efficace et équivalente reçues par une personne participant à la maîtrise d'une situation d'urgence ne soient pas dépassées	B
30	15(3)	Failure to ensure that the effective or equivalent dose received by a person taking a specific action during the control of an emergency is not exceeded	B	30	15(3)	Omission de veiller à ce que les doses efficace et équivalente reçues par une personne prenant une mesure particulière dans le cadre de la maîtrise d'une situation d'urgence ne soient pas dépassées	B
31	15(4)	Failure to ensure that the effective or equivalent dose received by a person taking more than one specific action during the control of an emergency is not exceeded	B	31	15(4)	Omission de veiller à ce que les doses efficace et équivalente reçues par une personne prenant plus d'une mesure particulière dans le cadre de la maîtrise d'une situation d'urgence ne soient pas dépassées	B
32	15(5)	Failure to limit radiation doses received by a person participating in the control of an emergency to a level as low as reasonably achievable	B	32	15(5)	Omission de limiter au niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre les doses efficaces et équivalente reçues par une personne participant à la maîtrise d'une situation d'urgence	B
33	15(6)	Failure to notify the person who received the dose of radiation and the Commission as soon as feasible after a radiation dose limit is exceeded	B	33	15(6)	Omission d'aviser dès que possible la personne et la Commission du dépassement d'une dose de rayonnement	B
34	15(7)	Requesting a pregnant woman to participate in the control of an emergency	B	34	15(7)	Action de demander à une femme enceinte de participer à la maîtrise d'une situation d'urgence	B
35	16(a)	Failure to immediately notify a person and the Commission after a radiation dose limit may have been exceeded	B	35	16(a)	Omission d'aviser immédiatement la personne et la Commission après qu'une limite de dose de rayonnement peut avoir été dépassée	B
36	16(b)	Failure to require a person to leave any work that is likely to add to the dose if the person may have or has exceeded the dose limit for a nuclear energy worker	B	36	16(b)	Omission d'exiger d'une personne qu'elle cesse tout travail susceptible d'augmenter la dose si la personne a reçu ou peut avoir reçu une dose qui dépasse la limite de dose pour un travailleur du secteur nucléaire	B

Item	Column 1 Provision	Column 2 Short-form Description	Column 3 Category	Article	Disposition	Colonne 2 Sommaire	Colonne 3 Catégorie de violation
37	16(c)	Failure to conduct an investigation to determine the magnitude of the dose and to establish the causes of the exposure	B	37	16c)	Omission de faire enquêter pour établir l'ampleur de la dose et les causes de l'exposition	B
38	16(d)	Failure to take action to prevent similar incidents after a dose limit may have been exceeded	B	38	16d)	Omission de prendre des mesures pour éviter que des incidents semblables ne se produisent après qu'une limite de dose de rayonnement a été dépassée	B
39	16(e)	Failure to report the results of the investigation on the exceeded dose limit to the Commission within the specified period	B	39	16e)	Omission d'informer la Commission dans le délai prévu des résultats de l'enquête après qu'une limite de dose de rayonnement a été dépassée	B
40	19	Failure of the licensee operating a dosimetry service to file information on nuclear energy workers with the National Dose Registry	A	40	19	Omission de déposer au Fichier dosimétrique national des renseignements à l'égard de chaque travailleur du secteur nucléaire	A
41	20(1)	Possession of a container or device containing a radioactive nuclear substance without proper labelling	B	41	20(1)	Possession d'un récipient ou d'un appareil contenant une substance nucléaire radioactive qui ne porte pas l'étiquette adéquate	B
42	21	Failure to post radiation warning signs	B	42	21	Omission de placer des panneaux de mise en garde contre les rayonnements	B
43	22	Use of an improper radiation warning symbol	A	43	22	Utilisation d'un symbole inadéquat de mise en garde contre les rayonnements	A
44	23	Frivolous posting of radiation warning signs	A	44	23	Affichage frivole de panneaux de mise en garde contre les rayonnements	A
45	24(1)	Failure to keep a record of the name and job category of each nuclear energy worker	B	45	24(1)	Omission de tenir un document contenant le nom et la catégorie d'emploi de chaque travailleur du secteur nucléaire	B
46	24(2)	Failure to keep a record of doses of radiation for five years	B	46	24(2)	Omission de conserver un document sur les doses de rayonnement pendant cinq ans	B
47	24.1	Failure to ensure that instruments and equipment are selected, tested and calibrated for their intended use	B	47	24.1	Omission de veiller à ce que l'équipement ou l'instrument soit choisis, mis à l'essai et étalonné en fonction de son utilisation prévue	B

Coming into Force

26 (1) These Regulations, except subsection 15(2), come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Entrée en vigueur

26 (1) Le présent règlement, à l'exception du paragraphe 15(2), entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

(2) Subsection 15(2) comes into force on January 1, 2021.**SCHEDULE**

(Section 24)

SCHEDULE 1

(Subsection 1(1))

Organ or Tissue Weighting Factors

	Column 1	Column 2
Item	Organ or Tissue	Weighting Factor
1	Gonads (testes or ovaries)	0.08
2	Red bone marrow	0.12
3	Colon	0.12
4	Lung	0.12
5	Stomach	0.12
6	Bladder	0.04
7	Breast	0.12
8	Liver	0.04
9	Esophagus	0.04
10	Thyroid gland	0.04
11	Skin ¹	0.01
12	Bone surfaces	0.01
13	Brain	0.01
14	Salivary glands	0.01
15	All organs and tissues not listed in items 1 to 14 (remainder organs and tissues) collectively, namely the adrenals, extra-thoracic region, gallbladder, heart, kidneys, lymphatic nodes, muscle, oral mucosa, pancreas, small intestine, spleen, thymus and prostate or uterus/cervix ^{2,3}	0.12
16	Whole body	1.00

¹ The weighting factor for skin applies only when the skin of the whole body is exposed.

² The weighting factor for the remainder organs and tissues applies to the arithmetic mean dose of the 13 remainder organs and tissues.

³ Hands, feet and the lens of an eye have no weighting factor.

(2) Le paragraphe 15(2) entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021.**ANNEXE**

(Article 24)

ANNEXE 1

(paragraphe 1(1))

Facteurs de pondération pour les organes et les tissus

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Organe ou tissu	Facteur de pondération
1	Gonades (testicules ou ovaires)	0,08
2	Moelle rouge	0,12
3	Côlon	0,12
4	Poumon	0,12
5	Estomac	0,12
6	Vessie	0,04
7	Sein	0,12
8	Foie	0,04
9	Oesophage	0,04
10	Glande thyroïde	0,04
11	Peau ¹	0,01
12	Surface des os	0,01
13	Cerveau	0,01
14	Glandes salivaires	0,01
15	L'ensemble de tous les organes et tissus ne figurant pas aux articles 1 à 14 (organes et tissus restants) : surrénales, région extrathoracique, vésicule biliaire, cœur, reins, ganglions lymphatiques, muscle, muqueuse buccale, pancréas, intestin grêle, rate, thymus, prostate ou utérus/col de l'utérus ^{2,3}	0,12
16	Corps entier	1,00

¹ Le facteur de pondération pour la peau s'applique seulement lorsque la peau du corps entier est exposée.

² Le facteur de pondération pour les organes et tissus restants s'applique à la dose moyenne arithmétique des treize organes et tissus restants.

³ Il n'y a pas de facteur de pondération pour les mains, les pieds et le cristallin.

SCHEDULE 2

(Subsection 1(1))

Radiation Weighting Factors

Item	Column 1 Type of Radiation and Energy Range	Column 2 Weighting Factor
1	Photons, all energies	1
2	Electrons and muons, all energies ¹	1
3	Neutrons and charged pions	2
4	Alpha particles, fission fragments and heavy ions	20
5	Neutrons	A continuous function of neutron energy ²

¹ Excluding Auger electrons emitted from nuclei bound to DNA.

² Radiation weighting factors for these neutrons may also be obtained by referring to the continuous curve shown in Figure 1, and Equation 4.3, on page 66 of the English version of *The 2007 Recommendations of the International Commission on Radiological Protection*, ICRP Publication 103, published in 2007.

[24-1-o]

ANNEXE 2

(paragraphe 1(1))

Facteurs de pondération pour les rayonnements

Article	Colonne 1 Type de rayonnement et gamme d'énergie	Colonne 2 Facteur de pondération
1	Photons, toutes énergies	1
2	Électrons et muons, toutes énergies ¹	1
3	Neutrons et pions chargés	2
4	Particules alpha, fragments de fission, ions lourds	20
5	Neutrons	Une fonction continue de l'énergie des neutrons ²

¹ Sauf les électrons d'Auger émis à partir des noyaux liés à l'ADN.

² Les facteurs de pondération pour ces neutrons peuvent aussi être obtenus à partir de la courbe continue indiquée à la figure 4.1 et par l'équation 4.3 figurant à la page 65 de la version française du document intitulé *Recommandations 2007 de la Commission internationale de protection radiologique*, publication 103 de la CIPR, 2007.

[24-1-o]

Order Declaring that the Provisions of the Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector) Do Not Apply in British Columbia

Statutory authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring department

Department of the Environment

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The British Columbia (B.C.) Oil and Gas Commission has introduced amendments to the *Drilling and Production Regulation* (the B.C. Regulation) to manage methane emissions from the oil and gas sector in a manner equivalent to the *Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector)* [the Federal Regulations].¹ In addition, the *Oil and Gas Activities Act* has been amended to include provisions equivalent to those in sections 17 to 20 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA). The Minister of the Environment is recommending that an order in council be made that would declare that the provisions of the Federal Regulations do not apply in British Columbia, on the basis that the B.C. Regulation meets the requirements for an equivalency agreement as set out in CEPA. An order in council is required to avoid regulatory overlap and administrative burden, and allow the government of British Columbia to regulate methane emissions in the oil and gas sector in a manner that best suits its particular circumstances, while ensuring equivalent environmental outcomes.

Background

In April 2018, the Government of Canada enacted the Federal Regulations. The Federal Regulations introduced

¹ *Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector)*

Décret déclarant que le Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont) ne s'applique pas dans la province de la Colombie-Britannique

Fondement législatif

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

La British Columbia Oil and Gas Commission a apporté des modifications au règlement de la Colombie-Britannique (C.-B.) intitulé *Drilling and Production Regulation* (le règlement de la C.-B.) visant à gérer les émissions de méthane du secteur pétrolier et gazier d'une manière semblable au *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)* [le règlement fédéral]¹. De plus, la *Oil and Gas Activities Act* a été modifiée pour y inclure des dispositions similaires à celles des articles 17 à 20 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE]. La ministre de l'Environnement recommande la prise d'un décret visant à suspendre l'application du règlement fédéral en Colombie-Britannique parce que les dispositions prévues au règlement de la C.-B. satisfont aux exigences prévues pour la conclusion d'un accord d'équivalence conformément à la LCPE. Un décret est nécessaire pour éviter le chevauchement des règlements, alléger le fardeau administratif et permettre à la Colombie-Britannique de réglementer les émissions de méthane du secteur pétrolier et gazier de la façon la mieux adaptée à sa situation, tout en veillant à l'obtention de résultats environnementaux équivalents.

Contexte

En avril 2018, le gouvernement du Canada a adopté le règlement fédéral qui établit des mesures de contrôle

¹ *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)*

control measures (facility and equipment standards) to reduce fugitive and venting emissions of methane and volatile organic compounds (VOCs) from the upstream oil and gas sector. These control measures included requirements respecting fugitive emissions, compressors, and well completions, which come into force in 2020, and routine venting, pneumatic controllers and pneumatic pumps, which come into force in 2023. The well completion requirement does not apply in Alberta or British Columbia.

On December 17, 2018, the B.C. Oil and Gas Commission approved a final amendment to the existing B.C. Regulation, which contains requirements for methane emissions reductions.² The B.C. Regulation requires control measures to reduce fugitive and venting methane emissions from the upstream oil and gas sector. This Regulation contains regulatory standards for the same sources as the Federal Regulations with additional standards for glycol dehydrators, which are used to remove moisture from produced gas. The B.C. Regulation differs from the Federal Regulations in that control measures are more stringent for new facilities beginning in 2021 and most requirements for existing facilities come into force in 2022. In addition, the B.C. Regulation requires a lower leak detection frequency at some facility types and contains less stringent routine venting requirements. However, these standards apply to a greater number of facilities.

Equivalency agreements under the Canadian Environmental Protection Act, 1999

Protection of the environment is a shared jurisdiction between the Government of Canada and provincial and territorial governments. Section 10 of CEPA authorizes the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, to make an order to declare that the provisions of a regulation made under certain subsections of CEPA do not apply in a province or territory. For this to occur, the government of the province or territory must enter into an equivalency agreement with the Government of Canada. An equivalency agreement is a written agreement signed by the Minister of the Environment and representatives of the province or territory where there are in force provisions made under laws that are equivalent to the Federal Regulations, and provisions that are similar to sections 17 to 20 of CEPA establishing a right to require the investigation of alleged environmental offences. Under subsection 10(8) of CEPA, an equivalency agreement has a maximum term of five years from the date on which it comes into force, and may be renewed. An equivalency agreement may also be terminated before

(normes concernant les installations et les équipements) visant à réduire les émissions fugitives et les émissions d'évacuation de méthane et de composés organiques volatils (COV) du secteur pétrolier et gazier en amont. Ces mesures de contrôle comprennent des normes sur les émissions fugitives, les compresseurs et les complétions de puits, qui entrent en vigueur en 2020, ainsi que sur l'évacuation de routine, les régulateurs pneumatiques et les pompes pneumatiques, qui entrent en vigueur en 2023. La norme sur la complétion des puits ne s'applique pas en Alberta ni en Colombie-Britannique.

Le 17 décembre 2018, la British Columbia Oil and Gas Commission a approuvé les modifications définitives au règlement de la C.-B., qui imposent des réductions des émissions de méthane². Le règlement de la C.-B. établit des mesures de contrôle visant à réduire les émissions fugitives et les émissions d'évacuation de méthane du secteur pétrolier et gazier en amont. Ce règlement fixe des normes concernant les mêmes sources que le règlement fédéral et ajoute des normes sur les déshydrateurs au glycol, qui servent à retirer l'humidité du gaz produit. Le règlement de la C.-B. se distingue du règlement fédéral par des mesures de contrôle plus strictes pour les nouvelles installations à compter de 2021 et par l'entrée en vigueur en 2022 de la plupart des normes concernant les installations existantes. Le règlement de la C.-B. exige également une détection des fuites moins fréquente dans certains types d'installations et ses exigences en matière d'évacuation de routine sont moins rigoureuses. Cependant, ces normes s'appliquent à un nombre accru d'installations.

Accords d'équivalence en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

La protection de l'environnement est une compétence conjointe du gouvernement du Canada et des gouvernements provinciaux et territoriaux. L'article 10 de la LCPE autorise le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre de l'Environnement, de prendre un décret déclarant non applicables les dispositions d'un règlement pris en vertu de certaines dispositions de la LCPE dans une province ou un territoire. Pour ce faire, le gouvernement de la province ou du territoire doit conclure un accord d'équivalence avec le gouvernement du Canada. Cet accord écrit est signé par le ministre de l'Environnement et des représentants de la province ou du territoire lorsqu'ils conviennent que sont applicables dans le cadre des règles de droit des dispositions équivalentes à celles du règlement fédéral et similaires aux articles 17 à 20 de la LCPE établissant un droit de demander la tenue d'une enquête concernant des infractions présumées en matière d'environnement. En vertu du paragraphe 10(8) de la LCPE, un accord d'équivalence est valide pour une période maximale de cinq ans à partir de la date à laquelle il est

² [Amendments to the BC Drilling and Production Regulation](#)

² [Modifications apportées au Drilling and Production Regulation de la Colombie-Britannique \(en anglais seulement\)](#)

this time subject to notice. At the end of that agreement, a new agreement may be concluded.

British Columbia equivalency agreement

The Government of Canada and the Government of British Columbia have published a draft equivalency agreement entered into on the basis of equivalent provisions of the Federal Regulations and the B.C. laws and comparable methane emission reductions (in carbon dioxide equivalent [CO₂e]) for the oil and gas sector in British Columbia and on the basis of similar provisions to sections 17 to 20 of CEPA for the investigation of alleged offences, set out respectively under the B.C. Regulation and the B.C. *Oil and Gas Activities Act*. This agreement would come into force on the date of registration of the associated order standing down the application of the Federal Regulations in British Columbia. This agreement would end five years after the date of its coming into force, unless terminated early by either party with at least three months' written notice. The agreement is planned to be reviewed annually. A new agreement may be concluded at the expiry of the agreement. This draft equivalency agreement was published in the CEPA Registry and a notice of its availability was published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 30, 2019.

Equivalent environmental outcomes

For the purposes of determining equivalent outcomes between the B.C. Regulation and the Federal Regulations, Environment and Climate Change Canada has estimated the methane reduction outcomes (in CO₂e) from the Federal Regulations and the B.C. Regulation using the departmental reference case as published in Canada's 3rd Biennial Report to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC).³

Emission reductions were estimated in a manner similar to that described in the Regulatory Impact Analysis Statement for the Federal Regulations.⁴ The analysis was conducted by first developing detailed, bottom-up engineering emissions estimates for the baseline and regulatory scenarios for each emissions source. These engineering emission estimates were then scaled to align with the departmental reference case. The departmental reference case for the oil and gas sector is determined using historic emissions from the departmental National Inventory Report and the production forecast of oil and gas from the National Energy Board (NEB).

entré en vigueur et peut être renouvelé. Un accord d'équivalence peut également être résilié avant la fin de cette période sur préavis. Au terme de celui-ci, un nouvel accord peut être conclu.

Accord d'équivalence avec la Colombie-Britannique

Le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Colombie-Britannique ont publié un projet d'accord d'équivalence conclu sur le fondement de l'existence, dans un premier temps, de dispositions équivalentes au règlement fédéral qui sont contenues dans la loi de la Colombie-Britannique et dont les réductions d'émissions de méthane sont comparables (en équivalent en dioxyde de carbone [ég. CO₂]) pour le secteur pétrolier et gazier en Colombie-Britannique et, dans un second temps, de dispositions similaires aux articles 17 à 20 de la LCPE concernant les enquêtes sur les infractions présumées telles qu'elles sont énoncées dans le règlement de la C.-B. et la *Oil and Gas Activities Act* de la C.-B. Cet accord entrerait en vigueur à la date d'enregistrement du décret connexe qui suspend l'application du règlement fédéral en Colombie-Britannique. L'accord prendrait fin cinq ans après la date de son entrée en vigueur, à moins qu'une des parties y mette fin sur préavis écrit de trois mois. Il est prévu que l'accord sera revu annuellement. Un nouvel accord peut être conclu au terme de l'accord. Le projet d'accord d'équivalence a été publié dans le Registre de la LCPE et un avis de sa publication a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 30 mars 2019.

Résultats environnementaux équivalents

Afin d'évaluer l'équivalence sur le plan des réductions des émissions de méthane (en ég. CO₂) résultant de l'application du règlement de la C.-B. et du règlement fédéral, Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) a estimé les résultats des deux règlements au moyen de son scénario de référence, qui a été publié dans le 3^e rapport biennal du Canada à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).³

Les réductions des émissions ont été estimées selon la même méthodologie que celle décrite dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation du règlement fédéral⁴. L'analyse a consisté d'abord à développer des estimations d'ingénierie « ascendantes » détaillées des émissions dans les scénarios de référence et de réglementation pour chaque source d'émission. Ces estimations d'ingénierie ont ensuite été mises à l'échelle pour correspondre au scénario de référence d'ECCC. Le scénario de référence pour le secteur pétrolier et gazier est établi à partir des émissions historiques tirées du Rapport d'inventaire national d'ECCC et des prévisions de production de pétrole et de gaz de l'Office national de l'énergie (ONE).

³ [Canada's 3rd Biennial Report to the United Nations Framework Convention on Climate Change](#)

⁴ [Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds \(Upstream Oil and Gas Sector\)](#)

³ [3^e rapport biennal du Canada à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques](#)

⁴ [Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils \(secteur du pétrole et du gaz en amont\)](#)

Based on these estimates, the B.C. Regulation results in cumulative emission reductions of 3.1 megatonnes (Mt) of methane (in CO₂e) from January 1, 2020, to January 1, 2025, which exceeds the Federal Regulations, as summarized in Table 1 below. The B.C. Regulation achieves greater emission reductions than the Federal Regulations due to the increased stringency for new facilities and early implementation dates for some standards. As noted below, the B.C. Regulation is also expected to result in greater emission reductions beyond 2024.

Table 1: Comparison of cumulative methane emission reductions (in Mt CO₂e)

Emissions Source	B.C. Regulatory Reductions	Federal Regulatory Reductions
	2020–2024 Methane Reductions (Mt CO ₂ e) Reference Case (2017)	
Fugitive emissions	1.23	1.21
Pneumatic devices	1.36	0.98
Compressors	0.37	0.54
Routine venting	0.04	0.05
Glycol dehydrators	0.05	N/A
Surface casing vent flow	0.04	*
Total (Jan. 1, 2020, to Jan. 1, 2025)	3.10	2.77
Total (Jan. 1, 2025, to Jan. 1, 2030)	4.97	4.77

* Surface casing vent flow is captured in the routine venting requirements of the Federal Regulations.

Given the greater stringency for new facilities under the B.C. Regulation, the Department conducted a sensitivity analysis to estimate the impact of a low oil and gas price scenario on the emissions outcomes.⁵ Lower prices would lead to fewer new facilities subject to the more stringent requirements for new facilities under the B.C. Regulation. Under this scenario, the B.C. Regulation would achieve cumulative methane emission reductions of 2.93 Mt in CO₂e, compared to 2.73 Mt CO₂e under the Federal Regulations over the period of analysis.

⁵ The low price scenario from the NEB report *Canada's Energy Future 2017* was used to determine future growth.

Selon ces estimations, le règlement de la C.-B. entraînerait une réduction cumulative des émissions de 3,1 mégatonnes (Mt) de méthane (en éq. CO₂) du 1^{er} janvier 2020 au 1^{er} janvier 2025, ce qui dépasse le règlement fédéral, comme le résume le tableau 1 ci-dessous. Le règlement de la C.-B. permettrait une plus grande réduction des émissions que le règlement fédéral, parce qu'il impose des normes plus strictes pour les nouvelles installations et des dates d'entrée en vigueur plus hâtives pour certaines normes. Comme indiqué ci-dessous, le règlement de la C.-B. devrait également donner lieu à une plus grande réduction des émissions après 2024.

Tableau 1 : Comparaison des réductions cumulatives des émissions de méthane (en Mt d'éq. CO₂)

Source d'émission	Réductions pour le règlement de la C.-B.	Réductions pour le règlement fédéral
	Réductions des émissions de méthane (en Mt d'éq. CO ₂) de 2020 à 2024 dans le scénario de référence (2017)	
Émissions fugitives	1,23	1,21
Dispositifs pneumatiques	1,36	0,98
Compresseurs	0,37	0,54
Évacuation de routine	0,04	0,05
Déshydrateurs au glycol	0,05	S.O.
Événements du tubage de surface	0,04	*
Total (du 1^{er} janv. 2020 au 1^{er} janv. 2025)	3,10	2,77
Total (du 1^{er} janv. 2025 au 1^{er} janv. 2030)	4,97	4,77

* Les émissions provenant des événements du tubage de surface sont comprises dans les exigences du règlement fédéral en matière d'évacuation de routine.

Comme le règlement de la C.-B. impose des normes plus strictes aux nouvelles installations, ECCC a effectué une analyse de sensibilité pour estimer l'effet d'un scénario de bas prix du pétrole et du gaz sur les émissions⁵. Des prix plus bas feraient en sorte que moins de nouvelles installations soient visées par les exigences plus rigoureuses applicables aux nouvelles installations en vertu du règlement de la C.-B. Selon ce scénario, le règlement de la C.-B. donnerait une réduction cumulative des émissions de méthane de 2,93 Mt d'éq. CO₂, comparativement à 2,73 Mt d'éq. CO₂ pour le règlement fédéral, sur la période visée par l'analyse.

⁵ Le scénario de bas prix du rapport *Avenir énergétique du Canada en 2017* de l'ONE a servi à déterminer la croissance future du secteur pétrolier et gazier.

Objective

The objective of the proposed Order is to reduce regulatory overlap and the reporting burden, while allowing British Columbia to achieve equivalent methane emission reductions in the oil and gas sector in a manner that best suits its particular circumstances.

Description

The proposed *Order Declaring that the Provisions of the Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector) Do Not Apply in British Columbia* (the proposed Order) would stand down the application of the Federal Regulations in British Columbia. The provisions of the proposed Order would cease to have effect upon the termination of the equivalency agreement.

Regulatory development

Consultations

Officials from the Government of British Columbia and the Government of Canada have been actively engaged in bilateral discussions throughout the development of the Federal Regulations, the B.C. Regulation, and the proposed equivalency agreement. These discussions have focused on key policy and technical parameters used in support of the determination of equivalent outcomes and to ensure British Columbia has in place environmental legislation containing provisions that are similar to sections 17 to 20 of CEPA for the investigation of alleged offences.

Environmental non-governmental organizations (ENGOS) have publicly expressed concerns regarding the data used by both the Department and the B.C. Oil and Gas Commission to estimate methane emissions. The ENGOS emphasized that a field study currently being conducted by the B.C. Oil and Gas Commission could yield updated emission reduction estimates that result in the B.C. Regulation falling short of the emission reductions achieved by the Federal Regulations. However, given similar requirements across emissions sources, and the expected emission reduction exceedance by the B.C. Regulation, the Department views the equivalent outcomes determination to be robust and a potential divergence from this determination to be unlikely. The Department will continue to integrate new data into its modelling as it becomes available.

ENGOS have also expressed concerns related to leak detection frequency and routine venting requirements in

Objectif

L'objectif du décret proposé est de réduire le chevauchement des règlements et le fardeau administratif, tout en permettant à la Colombie-Britannique d'atteindre des réductions équivalentes des émissions de méthane de son secteur pétrolier et gazier de la façon la mieux adaptée à sa situation particulière.

Description

Le projet de *Décret déclarant que le Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont) ne s'applique pas dans la province de la Colombie-Britannique* (le projet de décret) suspendrait l'application du règlement fédéral en Colombie-Britannique. Les dispositions du projet de décret cesseraient d'avoir effet à la date où l'accord d'équivalence prend fin.

Élaboration des règlements

Consultations

Des représentants du gouvernement de la Colombie-Britannique et du gouvernement du Canada ont été activement engagés dans des discussions bilatérales tout au long de l'élaboration du règlement fédéral, du règlement de la C.-B. et du projet d'accord d'équivalence. Les discussions ont porté notamment sur les principaux paramètres techniques et des politiques utilisés pour déterminer des résultats équivalents et s'assurer que, dans le cadre de la législation de la Colombie-Britannique sur l'environnement, des dispositions sont en vigueur similaires aux articles 17 à 20 de la LCPE concernant les enquêtes sur les infractions présumées.

Certaines organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE) ont exprimé publiquement des préoccupations concernant les données utilisées par ECCC et la British Columbia Oil and Gas Commission pour estimer les émissions de méthane. Les ONGE ont souligné qu'une étude sur le terrain actuellement menée par la British Columbia Oil and Gas Commission pourrait donner lieu à de nouvelles estimations de réductions d'émissions, de sorte que le règlement de la C.-B. n'atteindrait pas les réductions d'émissions atteintes par le règlement fédéral. Toutefois, compte tenu des exigences réglementaires similaires quant aux sources d'émission et du dépassement prévu des réductions des émissions résultant de l'application du règlement de la C.-B., ECCC estime que la détermination des résultats équivalents est robuste et qu'une divergence potentielle par rapport à cette détermination est peu probable. ECCC continuera d'intégrer de nouvelles données à la modélisation au fur et à mesure de l'obtention de nouveaux résultats.

Les ONGE ont également soulevé des préoccupations concernant les exigences du règlement de la C.-B. quant à

the B.C. Regulation. Current modelling by the Department demonstrates that broader facility coverage by the B.C. Regulation effectively compensates for the reduced leak detection frequency at some facilities. In addition, due to the low number of oil facilities in British Columbia, routine venting requirements are not expected to be a significant source of emission reductions under either regulation. The Department met with ENGOs to explain the quantification methodology used to determine equivalent environmental outcomes between the Federal Regulations and the B.C. Regulation.

Industry stakeholders are expected to be broadly supportive of the proposed Order. In comments submitted to the Government of British Columbia, industry was largely supportive of the B.C. Regulation but challenged the cost-effectiveness of the leak detection frequency required.

Upon publication of the draft equivalency agreement, the Department continued to proactively engage interested stakeholders to discuss questions and concerns. Discussions will continue beyond prepublication of the proposed Order, as needed.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultations

In 2017, there were three Indigenous groups identified to whom there is a potential application of the Federal Regulations. The objective of the proposed Order is to declare the Federal Regulations not applicable in British Columbia, on the basis that the scope and effect of the B.C. Regulation are equivalent to the Federal Regulations. No modern treaty obligations associated with the proposed Order have been identified. National Indigenous organizations were notified and invited to provide comments on the proposed equivalency agreement; their input will also be sought upon publication of the proposed Order.

Instrument choice

An order in council is the only regulatory instrument under CEPA for the Governor in Council to declare that the Federal Regulations do not apply in British Columbia. Application of this instrument for this purpose is in line with the Government of Canada's international commitments to reduce GHG emissions.

Non-regulatory options, such as a voluntary option or a code of practice, are therefore not suitable tools for achieving the objective.

la fréquence des détections des fuites et à l'évacuation de routine. La modélisation actuelle effectuée par ECCC démontre qu'un plus grand nombre d'installations visées par le règlement de la C.-B. compense efficacement la fréquence de détection réduite des fuites dans certaines installations. De plus, comme il y a peu d'installations pétrolières en Colombie-Britannique, les exigences en matière d'évacuation de routine ne devraient pas représenter une grande part des réductions des émissions pour l'un ou l'autre des deux règlements. Une rencontre a eu lieu entre ECCC et les ONGE pour expliquer la méthode de quantification utilisée pour déterminer l'équivalence des résultats environnementaux entre le règlement fédéral et le règlement de la C.-B.

Les intervenants de l'industrie devraient appuyer le projet de décret. Dans les commentaires présentés au gouvernement de la Colombie-Britannique, l'industrie était généralement en faveur du règlement de la C.-B., mais contestait le rapport coût-efficacité de la fréquence exigée de détection des fuites.

À la suite de la publication du projet d'accord d'équivalence, ECCC a continué de mobiliser de manière proactive les intervenants intéressés à présenter des observations et préoccupations. Les discussions se poursuivront au-delà de la publication préalable du projet de décret, au besoin.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

En 2017, trois groupes autochtones pour lesquels une application potentielle du règlement fédéral est envisagée ont été identifiés. Le projet de décret a pour objectif de déclarer le règlement fédéral non applicable en Colombie-Britannique pour la raison que la portée et les effets du règlement de la C.-B. sont équivalents à ceux du règlement fédéral. Aucune obligation relative aux traités modernes n'a été relevée en ce qui concerne ce projet de décret. Les organisations autochtones nationales ont été informées et invitées à fournir leurs commentaires sur le projet d'accord d'équivalence; leurs observations seront également sollicitées une fois le projet de décret publié.

Choix de l'instrument

Le décret est le seul instrument réglementaire prévu par la LCPE permettant au gouverneur en conseil de déclarer que le règlement fédéral ne s'applique pas en Colombie-Britannique. L'application de cet instrument à cette fin s'inscrit dans les engagements internationaux du gouvernement du Canada visant à réduire les émissions de GES.

Des options non réglementaires, comme une option volontaire ou un code de pratique, ne permettent pas d'atteindre l'objectif visé.

Regulatory analysis

Benefits and costs

Given that industry would be regulated with a similar degree of stringency under both regulations, and that the B.C. Regulation is designed with the specific characteristics of the B.C. oil and gas industry in mind to achieve reductions at the lowest cost possible, the proposed Order is not expected to lead to incremental costs to industry.

While equivalent environmental outcomes are determined based on methane emission reductions, less stringent requirements in the B.C. Regulation for routine venting are estimated to result in an increase in VOC emissions of 70 tonnes in the January 1, 2020, to January 1, 2025, time period. This increase represents 1% of the total VOC reductions that are expected in British Columbia under the Federal Regulations. Given the challenges in modeling small changes in VOC emissions, particularly in remote areas, the expected cost due to human health and environmental impacts of this increase in emissions has not been estimated. However, any associated cost is expected to be negligible.

Oil and gas facilities in British Columbia are expected to realize incremental cost savings as a result of the standing down of administrative requirements related to the Federal Regulations. In addition, the federal government is expected to realize incremental cost savings of about \$80,000 over a five-year period⁶ related to enforcement, compliance promotion, and administration of the Federal Regulations in British Columbia.

Small business lens

The proposed Order is not expected to result in costs to industry, and thus is not expected to result in cost impacts to small businesses.

One-for-one rule

The proposed Order would reduce administrative costs imposed by the Federal Regulations on oil and gas facilities and result in an “out” under the one-for-one rule. Oil and gas facilities in British Columbia would no longer need to comply with the administrative requirements associated with the Federal Regulations, resulting in

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Comme l'industrie serait réglementée avec une rigueur semblable par l'un ou l'autre des deux règlements, et que le règlement de la C.-B. est conçu en fonction des caractéristiques particulières de l'industrie pétrolière et gazière de la Colombie-Britannique pour réduire les émissions au moindre coût possible, le projet de décret ne devrait pas entraîner de coûts supplémentaires pour l'industrie.

Bien que les résultats environnementaux équivalents soient déterminés en fonction des réductions d'émissions de méthane, les exigences moins strictes du règlement de la C.-B. en matière d'évacuation de routine entraîneront une hausse estimée de 70 tonnes des émissions de COV du 1^{er} janvier 2020 au 1^{er} janvier 2025. Cette hausse représente 1 % de la réduction totale des émissions de COV de la Colombie-Britannique à laquelle donnerait lieu le règlement fédéral. Comme il est difficile de modéliser de petits changements dans les émissions de COV, particulièrement en région éloignée, le coût prévu de cette hausse des émissions attribuable à l'incidence sur la santé humaine et sur l'environnement n'a pas été estimé, mais on s'attend à ce qu'il soit négligeable.

On s'attend à ce que les installations pétrolières et gazières de la Colombie-Britannique réalisent des économies de coûts différentiels, parce qu'elles n'auront pas à se plier aux exigences administratives du règlement fédéral. De plus, on s'attend à ce que le gouvernement fédéral réalise des économies de coûts différentiels d'environ 80 000 \$ sur une période de cinq ans⁶, parce qu'il n'aura pas à appliquer le règlement fédéral ni à en faire la promotion dans la province.

Lentille des petites entreprises

Comme le projet de décret n'entraînerait pas de coûts pour l'industrie, il ne devrait pas en entraîner pour les petites entreprises.

Règle du « un pour un »

Le projet de décret réduirait les coûts administratifs imposés par le règlement fédéral aux installations pétrolières et gazières et constituerait une « suppression » selon la règle du « un pour un ». Les installations pétrolières et gazières de la Colombie-Britannique n'auraient plus à se plier aux exigences administratives du règlement fédéral, ce qui

⁶ In 2018 dollars, discounted at 3% per year to 2019.

⁶ En dollars de 2018, actualisés à 3 % par année jusqu'en 2019.

average annualized cost savings of \$70,647. The average administrative cost savings per business will be approximately \$785 per business.⁷

Regulatory cooperation and alignment

Protection of the environment is a shared responsibility in Canada. The use of equivalency agreements, together with an order in council standing down the application of a federal regulation in a jurisdiction, is set out in section 10 of CEPA as a tool for avoiding regulatory duplication.

There are no international agreements, obligations or standards that would be affected by the implementation of the proposed Order, as the B.C. Regulation is projected to exceed the methane emission reductions (in CO₂e) of the Federal Regulations. This approach is consistent with international commitments overall to limit Canada's GHG emissions.

Strategic environmental assessment

The federal Regulations were developed under the *Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change*. A strategic environmental assessment (SEA) was completed for this framework in 2016.⁸ The SEA concluded that proposals under the framework will reduce GHG emissions and are in line with the 2016–2019 Federal Sustainable Development Strategy goal of effective action on climate change.⁹ The proposed Order would result in a small increase in VOC emissions; however, the environmental impact of this increase is expected to be negligible.

Gender-based analysis plus

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

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The proposed Order would stand down the application of the Federal Regulations in British Columbia effective on the day on which it is registered. Once the final Order is registered, only the B.C. Regulation and laws would apply

représente des économies totales annualisées moyennes de 70 647 \$, soit environ 785 \$ par entreprise⁷.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

La protection de l'environnement est une responsabilité partagée au Canada. Le recours à un accord d'équivalence, accompagné d'un décret qui suspend l'application d'un règlement fédéral dans une province ou un territoire, est établi à l'article 10 de la LCPE comme un outil permettant d'éviter le chevauchement des règlements.

La mise en œuvre du projet de décret n'aurait aucune incidence sur des accords, obligations ou normes internationaux, car on s'attend à ce que le règlement de la C.-B. donne lieu à des réductions des émissions de méthane (en éq. CO₂) plus grandes que celles qu'entraînerait le règlement fédéral. Cette approche est conforme aux engagements internationaux pris par le Canada pour limiter ses émissions de GES.

Évaluation environnementale stratégique

Le règlement fédéral s'inscrit comme mesure significative du *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques*. Ce cadre a fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique (EES) en 2016⁸. L'EES a permis de conclure que les propositions faites dans ce cadre réduiront les émissions de GES et sont conformes à l'objectif de prendre des mesures efficaces contre les changements climatiques de la Stratégie fédérale de développement durable 2016-2019⁹. Le projet de décret provoquerait une légère augmentation des émissions de COV; toutefois, l'incidence environnementale de cette augmentation devrait être négligeable.

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune incidence liée à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été relevée pour le projet de décret.

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

Le projet de décret suspendrait l'application du règlement fédéral en Colombie-Britannique et entrerait en vigueur à la date de son enregistrement. Une fois que le décret final serait enregistré, seuls le règlement de la C.-B. et les

⁷ In accordance with the *Red Tape Reduction Regulations*, these values are calculated using a 10-year time frame, discounted at 7% in 2012 dollars. The weighted average wage rate was estimated to be about \$38 per hour across all cost calculations. The weighted average time savings per facility was estimated to be about 21 hours per facility per year.

⁸ *Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change: strategic environmental assessment*

⁹ *Achieving a Sustainable Future: A Federal Sustainable Development Strategy for Canada*

⁷ Conformément au *Règlement sur la réduction de la paperasse*, ces valeurs sont calculées sur un horizon de 10 ans et actualisées à 7 % en dollars de 2012. La rémunération moyenne pondérée a été estimée à environ 38 \$ l'heure. L'économie de temps moyenne pondérée a été estimée à environ 21 heures par année par installation.

⁸ *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques : évaluation environnementale stratégique*

⁹ *Réaliser un avenir durable : Stratégie fédérale de développement durable pour le Canada*

to oil and gas facilities in British Columbia, with the exception of lands under the jurisdiction of the federal Crown.

Contacts

Cam Carruthers
Executive Director
Oil, Gas and Alternative Energy Division
Energy and Transportation Directorate
Environmental Protection Branch
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ec.methane-methane.ec@canada.ca

Matthew Watkinson
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Economic Analysis Directorate
Strategic Policy Branch
Environment and Climate Change Canada
200 Sacré-Cœur Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ec.darv-ravd.ec@canada.ca

lois provinciales s'appliqueraient aux installations pétrolières et gazières de la Colombie-Britannique, à l'exception des terres qui relèvent de la compétence de la Couronne fédérale.

Personnes-ressources

Cam Carruthers
Directeur exécutif
Division du pétrole, du gaz et des énergies de remplacement
Direction de l'énergie et des transports
Direction générale de la protection de l'environnement
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ec.methane-methane.ec@canada.ca

Matthew Watkinson
Directeur
Division de l'analyse réglementaire et de la valuation
Direction de l'analyse économique
Direction générale de la politique stratégique
Environnement et Changement climatique Canada
200, boulevard Sacré-Cœur
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ec.darv-ravd.ec@canada.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act (1999)*^b, that the Governor in Council, pursuant to subsection 10(3) of that Act, proposes to make the annexed *Order Declaring that the Provisions of the Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector) Do Not Apply in British Columbia*.

Interested persons may, within 60 days after the publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Order or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All such notices of objection must cite the *Canada Gazette, Part I*, and the date of publication of this notice, and be addressed to Cam Carruthers, Executive Director, Oil, Gas and Alternative Energy Division, Department of the Environment, 351 Saint-Joseph Boulevard,

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, que la gouverneure en conseil se propose de prendre, en vertu du paragraphe 10(3) de cette loi, le *Décret déclarant que le Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont) ne s'applique pas dans la province de la Colombie-Britannique*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter à la ministre de l'Environnement, dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de décret ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Cam Carruthers, directeur exécutif, Division du Pétrole, du gaz et des énergies de remplacement, ministère de l'Environnement, 351, boulevard Saint-Joseph,

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

^b S.C. 1999, c. 33

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

^b L.C. 1999, ch. 33

Gatineau, Quebec K1A 0H3 (email: ec.methane-methane.ec@canada.ca). A person who provides information to the Minister of the Environment may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, June 6, 2019

Julie Adair
Assistant Clerk of the Privy Council

Order Declaring that the Provisions of the Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector) Do Not Apply in British Columbia

Declaration

1 The following provisions of the *Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector)* do not apply in British Columbia:

- (a) sections 1 to 25, 28 to 36, and 42 to 56;
- (b) sections 26, 27 and 37 to 41.

Expiry

2 The provisions of this Order cease to have effect on the day on which the agreement between the Minister of the Environment and the government of British Columbia entitled “An Agreement on the Equivalency of Federal and British Columbia Regulations Respecting the Release of Methane from the Oil and Gas Sector in British Columbia, 2020” terminates or is terminated pursuant to subsection 10(8) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Coming into Force

3 (1) This Order, except paragraph 1(b), comes into force on the day on which it is registered.

(2) Paragraph 1(b) comes into force on January 1, 2023.

[24-1-o]

Gatineau (Québec) K1A 0H3 (courriel : ec.methane-methane.ec@canada.ca). Quiconque fournit des renseignements à la ministre de l'Environnement peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 cette loi.

Ottawa, le 6 juin 2019

La greffière adjointe du Conseil privé
Julie Adair

Décret déclarant que le Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont) ne s'applique pas dans la province de la Colombie-Britannique

Déclaration

1 Les articles ci-après du *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)* ne s'appliquent pas dans la province de la Colombie-Britannique :

- a) les articles 1 à 25, 28 à 36 et 42 à 56;
- b) les articles 26, 27 et 37 à 41.

Cessation d'effet

2 Le présent décret cesse d'avoir effet à la date à laquelle l'accord intitulé *Accord d'équivalence concernant les règlements du Canada et de la Colombie-Britannique relatifs aux émissions du méthane du secteur de pétrole et gaz de la Colombie-Britannique, 2020*, conclu entre la ministre de l'Environnement et le gouvernement de la Colombie-Britannique, prend fin en application du paragraphe 10(8) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

Entrée en vigueur

3 (1) Le présent décret, sauf l'alinéa 1b), entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) L'alinéa 1b) entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

[24-1-o]

Regulations Amending the Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives Regulations

Statutory authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring departments

Department of the Environment
Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Canadian HFC consumption baseline

The 2017 *Regulations Amending the Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives* (the 2017 Amendments) controlled hydrofluorocarbons (HFCs) through a phase-down of consumption of bulk HFCs complemented by controls on specific products containing HFCs. The Canadian HFC consumption baseline was calculated based on data received from companies who responded to mandatory notices issued under section 71 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA). The notices gathered import, manufacture and export information, which was used to calculate the total amounts of HFCs, in CO₂ equivalent (CO₂e), consumed in Canada between 2011 and 2013. The average yearly consumption between 2011 and 2013 was used to establish the Canadian HFC consumption baseline.

Since the publication of the 2017 Amendments, some companies confirmed that they failed to respond, or submitted incorrect data in response to the three mandatory notices on HFCs. A review of the data confirmed that the Canadian HFC consumption baseline value as set in the 2017 Amendments was incorrect. This value was amended with an Interim Order in October 2018, which will expire in October 2020 unless the *Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives Regulations* (the Regulations) are amended or the Interim Order is repealed prior to this date. In order for Canada to continue to meet its

Règlement modifiant le Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement

Fondement législatif

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Ministères responsables

Ministère de l'Environnement
Ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Valeur de référence de consommation de HFC au Canada

Le Règlement modifiant le Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement (les modifications de 2017) a permis de contrôler les hydrofluorocarbures (HFC) par une réduction progressive de la consommation de HFC en vrac, complétée par des mesures de contrôle applicables à des produits précis contenant des HFC. La valeur de référence de consommation de HFC au Canada a été calculée à partir des données reçues des entreprises qui ont répondu aux avis obligatoires publiés en vertu de l'article 71 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE]. Les avis ont permis de recueillir des renseignements sur l'importation, la fabrication et l'exportation, lesquels ont été utilisés pour calculer les quantités totales de HFC, en équivalent CO₂ (éq. CO₂), consommées au Canada de 2011 à 2013. La consommation annuelle moyenne de 2011 à 2013 a été utilisée pour établir la valeur de référence de consommation de HFC au Canada.

Depuis la publication des modifications de 2017, certaines entreprises ont confirmé qu'elles n'avaient pas répondu aux avis ou qu'elles avaient présenté des données inexactes en réponse aux trois avis obligatoires sur les HFC. Un examen des données a confirmé que la valeur de référence de consommation de HFC au Canada établie dans les modifications de 2017 était inexacte. Cette valeur a été modifiée par un arrêté d'urgence en octobre 2018, qui expirera en octobre 2020, à moins que le Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement (le Règlement) ne soit modifié ou que

international obligations and to be able to issue correct HFC consumption allowances under the Regulations, the baseline specified in the 2017 Amendments needs to be updated to reflect the corrected data after the expiry of the Interim Order.

Use of HCFC-123 as a fire-extinguishing agent

Since the coming into force of the 2017 Amendments, an adjustment to the Montreal Protocol was adopted at the 30th Meeting of the Parties to allow the use of 2,2-dichloro-1,1,1-trifluoroethane (HCFC-123) as a fire-extinguishing agent until 2029 instead of 2019, for the servicing of existing fire protection equipment in service as of December 31, 2019. There is a need to amend the existing domestic regulations to align with this adjustment and ensure adequate supply of hydrochlorofluorocarbons (HCFCs) in applications where an alternative may not be available, such as fire-extinguishing systems in airports.

Background

HFCs are manufactured chemicals that were introduced on the global market as replacements for ozone-depleting substances, such as chlorofluorocarbons (CFCs) and HCFCs. HFCs are not manufactured in Canada, but are imported in bulk and found in imported and manufactured products such as domestic appliances, refrigeration and air-conditioning systems, motor vehicle air-conditioning systems, foam products, and aerosols. HFCs enter the environment due to releases during processing or manufacture, assembly, usage, and disposal of products containing HFCs.¹

Although HFCs are not ozone-depleting and are proven to be suitable cost efficient alternatives for the ozone-depleting substances they replace, they are (like many CFCs and HCFCs) potent greenhouse gases (GHGs) with global warming potentials (GWPs) hundreds to thousands of times greater than carbon dioxide (CO₂).^{2,3} GHG emissions are contributing to a global warming trend that is associated with climate change, which is projected to lead to both changes in average conditions and in the frequency and severity of extreme weather events. Most HFCs are

l'arrêté d'urgence ne soit abrogé avant cette date. Pour que le Canada puisse continuer de respecter ses obligations internationales et d'émettre des allocations de consommation de HFC correctes en vertu du Règlement, la valeur de référence de consommation précisée dans les modifications de 2017 doit être mise à jour pour refléter les données corrigées après l'expiration de l'arrêté d'urgence.

Utilisation du HCFC-123 comme agent extincteur d'incendie

Depuis l'entrée en vigueur des modifications de 2017, un ajustement au Protocole de Montréal a été adopté à la 30^e Réunion des Parties pour permettre l'utilisation du 2,2-dichloro-1,1,1-trifluoroéthane (HCFC-123) comme agent d'extinction d'incendie jusqu'en 2029 au lieu de 2019, pour l'entretien de l'équipement de protection contre les incendies en service au 31 décembre 2019. Il est nécessaire de modifier la réglementation nationale existante pour l'harmoniser avec cet ajustement et assurer un approvisionnement suffisant en hydrochlorofluorocarbures (HCFC) pour les applications pour lesquelles il n'existe pas de solution de rechange, comme les systèmes d'extinction d'incendie dans les aéroports.

Contexte

Les HFC sont des produits chimiques manufacturés qui ont été introduits sur le marché mondial pour remplacer des substances appauvrissant la couche d'ozone, comme les chlorofluorocarbures (CFC) et les HCFC. Les HFC ne sont pas fabriqués au Canada, mais ils sont importés en vrac et se trouvent dans des produits importés et fabriqués, comme des appareils ménagers, des systèmes de réfrigération et de climatisation, des systèmes de climatisation de véhicules automobiles, des produits en mousse et des aérosols. Les HFC pénètrent dans l'environnement en raison de rejets pendant le traitement ou la fabrication, l'assemblage, l'utilisation et la réduction de produits contenant des HFC¹.

Bien que les HFC n'appauvrissent pas la couche d'ozone et qu'ils se soient avérés être des solutions de rechange rentables pour les substances appauvrissant la couche d'ozone qu'ils remplacent, ils sont (comme beaucoup de CFC et de HCFC) des gaz à effet de serre (GES) puissants ayant un potentiel de réchauffement planétaire (PRP) des centaines à des milliers de fois supérieur à celui du dioxyde de carbone (CO₂)^{2,3}. Les émissions de GES contribuent à une tendance vers le réchauffement de la planète qui est associé aux changements climatiques, lesquels devraient

¹ 2018 submission to the United Nations Framework Convention on Climate Change

² The GWP measures the cumulative radiative forcing (warming effect) from a non-CO₂ GHG as compared to CO₂ over a fixed time horizon, with 100 years being the most commonly used.

³ Intergovernmental Panel on Climate Change, Fourth Assessment Report: Climate Change 2007 (AR4)

¹ Présentation de 2018 à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques

² Le PRP mesure le forçage radiatif cumulé (effet de réchauffement) d'un GES autre que le CO₂ par rapport au CO₂ sur un horizon temporel fixe (un horizon de 100 ans étant les plus couramment utilisés).

³ Quatrième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat : Changements climatiques 2007 (en anglais seulement)

short-lived climate pollutants (SLCPs), which have a relatively short lifespan in the atmosphere compared to CO₂ and other longer-lived GHGs. Atmospheric levels of HFCs thus respond relatively quickly to changes in emissions since they are removed quickly from the atmosphere.

HCFCs were typically used in the same applications as HFCs, but are now almost phased out in Canada. They are ozone-depleting substances, and are currently only allowed to be imported and manufactured in small quantities for use as refrigerants until December 31, 2019, or December 31, 2029, in the case of HCFC-123.

The Montreal Protocol

The Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer (Montreal Protocol) is an international treaty originally designed to protect the ozone layer. Originally signed by Canada in 1987, the Montreal Protocol obligates Parties to phase out the manufacture and consumption of those substances known to be responsible for ozone depletion. In addition, given that many ozone-depleting substances are also potent greenhouse gases, the Montreal Protocol has, as a secondary accomplishment, contributed to climate change mitigation by averting the emissions of 135 billion tonnes of CO₂e emissions.

The Kigali Amendment

In October 2016, Parties to the Montreal Protocol, including Canada, adopted an HFC phase-down amendment (the Kigali Amendment) wherein developed countries began in 2019 to gradually phase down HFCs to 15% of calculated baseline levels by 2036. In November 2017, Canada and 21 other Parties ratified the Kigali Amendment helping to bring the amendment into force on January 1, 2019. As of April 1, 2019, 69 Parties had ratified the Kigali Amendment.

Ratification of the Kigali Amendment obligates Canada to phase down HFCs in accordance with a specific reduction schedule. The HFC phase-down started on January 1, 2019. Other obligations include the establishment of a licensing system and annual reporting requirements.

Under the Kigali Amendment, the Canadian HFC consumption baseline will be calculated using data that was

entraîner à la fois des changements dans les conditions moyennes et dans la fréquence et la gravité des phénomènes météorologiques extrêmes. La plupart des HFC sont des polluants climatiques de courte durée de vie ayant un effet sur le climat, qui ont une durée de vie relativement courte dans l'atmosphère comparativement au CO₂ et à d'autres GES à durée de vie plus longue. Les niveaux atmosphériques de HFC réagissent donc relativement rapidement aux changements dans les émissions puisqu'ils sont rapidement éliminés de l'atmosphère.

Les HCFC étaient généralement utilisés pour les mêmes applications que les HFC, mais ils sont maintenant presque éliminés au Canada. Il s'agit de substances appauvrissant la couche d'ozone. Actuellement, elles ne peuvent être importées et fabriquées en petites quantités que pour servir de réfrigérants jusqu'au 31 décembre 2019 ou au 31 décembre 2029 dans le cas du HCFC-123.

Le Protocole de Montréal

Le Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone (Protocole de Montréal) est un traité international conçu à l'origine pour protéger la couche d'ozone. Signé à l'origine par le Canada en 1987, le Protocole de Montréal oblige les Parties à éliminer progressivement la fabrication et la consommation des substances reconnues comme responsables de l'appauvrissement de la couche d'ozone. En outre, étant donné que de nombreuses substances appauvrissant la couche d'ozone sont également de puissants gaz à effet de serre, le Protocole de Montréal a, comme réalisation secondaire, contribué à l'atténuation des changements climatiques en évitant les émissions de 135 milliards de tonnes d'éq. CO₂.

L'amendement de Kigali

En octobre 2016, les Parties au Protocole de Montréal, dont le Canada, ont adopté une modification visant la réduction progressive des HFC (l'amendement de Kigali), en vertu de laquelle les pays développés ont commencé en 2019 à réduire graduellement les HFC pour atteindre une réduction d'ici 2036 à 15 % de la valeur de référence calculée. En novembre 2017, le Canada et 21 autres Parties ont ratifié l'amendement de Kigali, ce qui a contribué à l'entrée en vigueur de la modification le 1^{er} janvier 2019. Au 1^{er} avril 2019, 69 Parties avaient ratifié l'amendement de Kigali.

La ratification de l'amendement de Kigali oblige le Canada à réduire progressivement les HFC conformément à un calendrier de réduction précis. La réduction progressive des HFC s'est amorcée le 1^{er} janvier 2019. Les autres obligations comprennent l'établissement d'un système de délivrance de permis et des exigences en matière de rapports annuels.

En vertu de l'amendement de Kigali, la valeur de référence de consommation de HFC au Canada sera calculée à l'aide

provided by Canada in March 2019. In order for Canada to meet its international obligations, the baseline established under the Kigali Amendment is being included in the domestic regulations that implement the HFC phase-down.

Current domestic measures

Canada's obligations under the Montreal Protocol were implemented by the *Ozone-Depleting Substances Regulations, 1998*, which replaced three regulations controlling ozone-depleting substances and products containing them. The *Ozone-Depleting Substances Regulations, 1998* phased out the manufacture and consumption of CFCs and HCFCs. In 2016, the Government of Canada introduced the *Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives Regulations* (the Regulations), which repealed and replaced the *Ozone-Depleting Substances Regulations, 1998*. The Regulations introduced a permitting and reporting system to monitor quantities of HFCs imported, manufactured and exported, with reporting beginning in 2018 for activities that took place in the 2017 calendar year.⁴

On October 18, 2017, the Government of Canada published the *Regulations Amending the Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives Regulations* (the 2017 Amendments) to implement Canada's obligation to phase down HFCs in accordance with the Kigali Amendment to the Montreal Protocol. In addition to the phase-down, the 2017 Amendments introduced product-specific controls to prohibit the import and manufacture of products and equipment that contain or are designed to contain any HFC, or any blend that contains an HFC, with a GWP greater than the designated limit.

On October 27, 2018, the Government of Canada published the *Interim Order Amending the Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives Regulations* (the Interim Order).⁵ After the publication of the 2017 Amendments, some companies confirmed they had failed to respond or submitted incorrect data in response to the three mandatory notices on HFCs. The Interim Order temporarily modified the Regulations to establish the correct Canadian HFC consumption baseline that is used to calculate consumption allowances under the Regulations. The Interim Order allows Canada to maintain its international commitment to comply with the phase down of

des données qui ont été fournies par le Canada en mars 2019. Afin que le Canada puisse respecter ses obligations internationales, la valeur de référence de consommation établie en vertu de l'amendement de Kigali est incluse dans le règlement national qui met en œuvre la réduction progressive des HFC.

Mesures nationales actuelles

Les obligations du Canada en vertu du Protocole de Montréal ont été mises en œuvre par le *Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone (1998)*, qui a remplacé trois règlements sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les produits qui en contiennent. Le *Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone (1998)* a éliminé progressivement la fabrication et la consommation de CFC et de HCFC. En 2016, le gouvernement du Canada a présenté le *Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement* (le Règlement), qui a abrogé et remplacé le *Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone (1998)*. Le Règlement a instauré un système de délivrance de permis et de production de rapports pour surveiller les quantités de HFC importées, fabriquées et exportées. La production de rapports a commencé à compter de 2018 pour les activités qui ont eu lieu au cours de l'année civile 2017⁴.

Le 18 octobre 2017, le gouvernement du Canada a publié le *Règlement modifiant le Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement* (les modifications de 2017) afin de mettre en œuvre l'obligation du Canada de réduire progressivement les HFC conformément à l'amendement de Kigali au Protocole de Montréal. En plus de la réduction progressive, les modifications de 2017 ont introduit des mesures de contrôle propres aux produits pour interdire l'importation et la fabrication de produits et d'équipement qui contiennent ou sont conçus pour contenir des HFC, ou tout mélange qui contient des HFC, dont le PRP est supérieur à la limite désignée.

Le 27 octobre 2018, le gouvernement du Canada a publié l'*Arrêté d'urgence modifiant le Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement* (l'arrêté d'urgence)⁵. Après la publication des modifications de 2017, certaines entreprises ont confirmé qu'elles n'avaient pas répondu aux trois avis obligatoires sur les HFC ou qu'elles avaient présenté des données inexactes. L'arrêté d'urgence a modifié temporairement le Règlement afin d'établir la bonne valeur de référence de consommation de HFC au Canada qui est utilisée pour calculer les allocations de consommation en vertu du Règlement. L'arrêté d'urgence permet au

⁴ *Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives Regulations*

⁵ *Order Approving the Interim Order Amending the Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives Regulations*

⁴ *Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement*

⁵ *Décret approuvant l'arrêté d'urgence modifiant le Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement*

HFCs that began on January 1, 2019, with a 10% reduction from the corrected baseline.

Other international and domestic commitments

At the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) conference in December 2015, the international community, including Canada, adopted the Paris Agreement, an accord intended to reduce global greenhouse gas emissions with a long-term goal of limiting the rise in global average temperature to less than 2°C above pre-industrial levels and to aim to limit the increase to 1.5°C. As part of its Nationally Determined Contribution (NDC) commitment under the Paris Agreement, Canada pledged to reduce national GHG emissions by 30% below 2005 levels by 2030, including a commitment to gradually phase down HFCs.⁶ The Regulations will contribute to that objective by reducing HFC consumption.

On December 9, 2016, the Prime Minister, along with most premiers of Canada, agreed to the *Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change* (Pan-Canadian Framework).⁷ The Pan-Canadian Framework was developed to establish a path forward to meet Canada's commitments under the Paris Agreement.

Objective

The objective of the proposed Amendments to the *Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives Regulations* (the proposed Amendments) is to amend the consumption baseline value that is used to determine the HFC quantities that can enter Canada under the HFC phase-down process, which started on January 1, 2019, to reflect corrected consumption data reported by companies importing HFCs in bulk. Amending this baseline is expected to reduce Canadian greenhouse gas (GHG) emissions, in order to help limit increases in global average temperatures. It would ensure Canada continues to meet its international obligations under the Kigali Amendment to the Montreal Protocol.

The proposed Amendments also aim to ensure the adequate supply of HCFC-123 for use as a fire-extinguishing agent in situations where an alternative may not be available for certain critical aircraft rescue and firefighting applications. In light of the 2018 adjustment to the

Canada de respecter son engagement international (à compter du 1^{er} janvier 2019) de réduire progressivement les HFC de 10 % par rapport à la valeur de référence corrigée.

Autres engagements internationaux et nationaux

À la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) de décembre 2015, la communauté internationale, dont le Canada, a adopté l'Accord de Paris, un accord visant à réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre dans le but à long terme de limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale à moins de 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et de limiter l'augmentation à 1,5 °C. Dans le cadre de son engagement relatif à la contribution prévue déterminée au niveau national en vertu de l'Accord de Paris, le Canada s'est engagé à réduire les émissions nationales de GES de 30 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030, y compris à réduire graduellement les émissions de HFC⁶. Le Règlement contribuera à l'atteinte de cet objectif en réduisant la consommation de HFC.

Le 9 décembre 2016, le premier ministre et la plupart des premiers ministres provinciaux du Canada ont approuvé le *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques* (Cadre pancanadien)⁷. Le Cadre pancanadien a été élaboré pour établir la voie à suivre afin de respecter les engagements du Canada en vertu de l'Accord de Paris.

Objectif

L'objectif des modifications proposées au *Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement* (les modifications proposées) est de modifier la valeur de référence de consommation qui est utilisée pour déterminer les quantités de HFC qui peuvent entrer au Canada dans le cadre du processus de réduction progressive des HFC, qui a débuté le 1^{er} janvier 2019, afin de refléter les données corrigées sur la consommation déclarées par les entreprises qui importent des HFC en vrac. On s'attend à ce que la modification de la valeur de référence de consommation réduise les émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada afin d'aider à limiter les hausses des températures moyennes mondiales. Le Canada continuerait ainsi de respecter ses obligations internationales en vertu de l'amendement de Kigali au Protocole de Montréal.

Les modifications proposées visent également à assurer un approvisionnement suffisant en HCFC-123 pour la consommation comme agent d'extinction d'incendie dans les situations où une solution de rechange pourrait ne pas être disponible pour certaines applications critiques de

⁶ Canada's INDC submission to the UNFCCC (2015).

⁷ *Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change*

⁶ Présentation de la CPDN du Canada devant la CCNUCC.

⁷ *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques*

Montreal Protocol that allows for the consumption of HCFCs for specific applications within the existing phase-out framework, the proposed Amendments would extend the consumption allowance of HCFC-123 to service fire-extinguishing equipment until December 31, 2029. Currently, the Regulations do not allow the use of HCFC-123 for this purpose beyond December 31, 2019.

Description

The proposed Amendments would amend the Canadian HFC consumption baseline from 19 118 561 to 18 008 795 tonnes of CO₂e. The initial value was temporarily amended using an Interim Order under section 94 of CEPA, which expires two years after it is made (October 2020), unless the Regulations are amended to have the same effect as the Interim Order or the Interim Order is repealed prior to this date. The Canadian HFC consumption baseline is the value used to determine the quantities that can be consumed in Canada under the HFC phase-down process that started on January 1, 2019. The resulting future maximum HFC consumption would be as follows in Table 1 below.

Table 1: Canada's HFC consumption phase-down

Year	Reduction from HFC Consumption Baseline (%)	Original Maximum Allowable HFC Consumption (tonnes CO ₂ e)	Corrected Maximum Allowable HFC Consumption (tonnes CO ₂ e)
2019	10	17 206 786	16 207 916
2024	40	11 471 191	10 805 277
2030	70	5 735 595	5 402 639
2034	80	3 823 730	3 601 759
2036	85	2 867 798	2 701 319

The proposed Amendments would also allow the consumption of HCFC-123 until December 31, 2029, for the servicing of existing fire protection equipment that is in service as of December 31, 2019. This would not change the total quantity of HCFC-123 allowed to be imported under the Regulations, as the 0.5% of the Canadian HCFC baseline dedicated to servicing existing equipment remains unchanged, in compliance with the Montreal Protocol.

sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs. À la lumière de l'ajustement de 2018 au Protocole de Montréal qui permet la consommation de HCFC pour des applications particulières dans le cadre actuel de la réduction progressive, les modifications proposées prolongeraient l'allocation de consommation de HCFC-123 pour l'entretien du matériel d'extinction d'incendie jusqu'au 31 décembre 2029. Actuellement, le Règlement ne permet pas la consommation du HCFC-123 à cette fin au-delà du 31 décembre 2019.

Description

Les modifications proposées modifieraient la valeur de référence de consommation de HFC du Canada de 19 118 561 à 18 008 795 tonnes d'éq. CO₂. La valeur initiale a été modifiée temporairement au moyen d'un arrêté d'urgence en vertu de l'article 94 de la LCPE, qui expire 24 mois après sa prise d'effet (octobre 2020), à moins que le Règlement ne soit modifié avec un règlement ayant le même effet que l'arrêté d'urgence, ou que l'arrêté d'urgence ne soit abrogé avant cette date. La valeur de référence de consommation de HFC au Canada est la valeur utilisée pour déterminer les quantités qui peuvent être consommées au Canada dans le cadre du processus de réduction progressive des HFC qui a débuté le 1^{er} janvier 2019. La consommation future maximale de HFC serait la suivante, comme présentée dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1 : Réduction progressive de la consommation de HFC au Canada

Année	Réduction par rapport à la valeur de référence de consommation (%)	Consommation maximale autorisée originale de HFC (tonnes d'éq. CO ₂)	Consommation maximale admissible de HFC corrigée (tonnes d'éq. CO ₂)
2019	10	17 206 786	16 207 916
2024	40	11 471 191	10 805 277
2030	70	5 735 595	5 402 639
2034	80	3 823 730	3 601 759
2036	85	2 867 798	2 701 319

Les modifications proposées permettraient également la consommation de HCFC-123 jusqu'au 31 décembre 2029 pour l'entretien de l'équipement de protection contre les incendies en service au 31 décembre 2019. Cela ne changerait pas la quantité totale de HCFC-123 autorisée pour importation en vertu du Règlement, parce que le taux de 0,5 % de la valeur de référence de consommation de HCFC du Canada dédiée à l'entretien de l'équipement existant demeure inchangé, conformément au Protocole de Montréal.

Regulatory development

Consultations

The issue being addressed by the proposed Amendments was first communicated to Environment and Climate Change Canada by industry representatives through emails, letters and phone conversations following the distribution of the 2019 annual HFC consumption allowance estimates on May 1, 2018, which was provided to the companies for verification. A number of companies identified errors or omissions in their data, which compelled the Department to make necessary corrections to the Canadian HFC consumption baseline used to calculate the HFC consumption allowances for 2019.

On July 5, 2018, companies received a letter notifying them that their 2019 HFC consumption allowance would be available by November 1, 2018, and that it was expected to be 3.0% to 3.5% lower than the original estimate provided on May 1, 2018. The companies did not express concerns about this reduction. The Department sent new estimates on September 10, 2018, based on the corrected Canadian HFC consumption baseline.

Following the publication of the Interim Order on October 27, 2018, a notice of intent to amend the Regulations was published on November 3, 2018, to indicate the intention to amend the Regulations to identify the accurate Canadian HFC consumption baseline. Stakeholders did not express any concerns.

A consultation document informing stakeholders of the proposed Amendments was sent to all known stakeholders on February 4, 2019. Five comments were received, and these stakeholders did not have concerns with the proposed changes. Communication with the approximately 20 impacted companies holding HFC consumption allowances continues on an as-needed basis.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultations

Indigenous governments were informed of the Interim Order and the notice of intent through the CEPA National Advisory Committee, and no comments were received. The proposed Amendments are not expected to affect Indigenous peoples specifically.

Instrument choice

When determining how to address the issue, two options were considered: the status quo and an amendment to the

Élaboration de la réglementation

Consultations

L'enjeu visé par les modifications proposées a d'abord été communiqué à Environnement et Changement climatique Canada par les représentants de l'industrie au moyen de courriels, de lettres et de conversations téléphoniques à la suite de la distribution des estimations annuelles de l'allocation de consommation des HFC de 2019 le 1^{er} mai 2018, qui ont été fournies aux entreprises à des fins de vérification. Un certain nombre d'entreprises ont relevé des erreurs ou des omissions dans leurs données, ce qui a obligé le Ministère à apporter les corrections nécessaires à la valeur de référence de consommation de HFC utilisée pour calculer les allocations de consommation de HFC pour 2019.

Le 5 juillet 2018, les entreprises ont reçu une lettre les informant que leur allocation de consommation de HFC pour 2019 serait disponible d'ici le 1^{er} novembre 2018 et qu'elle devrait être de 3,0 % à 3,5 % inférieure à l'estimation initiale fournie le 1^{er} mai 2018. Les entreprises n'ont pas exprimé d'inquiétudes au sujet de cette réduction. Le Ministère a envoyé de nouvelles estimations le 10 septembre 2018, fondées sur la valeur de référence de consommation de HFC corrigée au Canada.

À la suite de la publication de l'arrêté d'urgence le 27 octobre 2018, un avis d'intention de modifier le Règlement a été publié le 3 novembre 2018 pour indiquer l'intention de modifier le Règlement afin d'établir la valeur de référence de consommation de HFC exacte au Canada. Les intervenants n'ont exprimé aucune préoccupation.

Un document de consultation informant les intervenants des modifications proposées a été envoyé à tous les intervenants connus le 4 février 2019. Cinq commentaires ont été reçus, et ces intervenants n'avaient pas de préoccupations au sujet des changements proposés. La communication avec les quelque 20 entreprises touchées qui détiennent des allocations de consommation de HFC se poursuit lorsque le besoin est exprimé.

Obligations découlant de traités modernes, mobilisation et consultations des Autochtones

Les gouvernements autochtones ont été informés de l'arrêté d'urgence et de l'avis d'intention par l'entremise du Comité consultatif national de la LCPE, et aucun commentaire n'a été reçu. On ne s'attend pas à ce que les modifications proposées touchent spécifiquement les peuples autochtones.

Choix de l'instrument

Pour déterminer la façon de régler cet enjeu, deux options ont été envisagées, soit le statu quo et une modification au

Regulations to correct the Canadian HFC consumption baseline.

Under a status quo scenario, the Canadian HFC consumption baseline would return to the value as written in the 2017 Amendments upon the expiration of the Interim Order. As a result, Canada's consumption baseline would be incorrect for the purposes of determining future consumption allowances. This would lead to greater HFC consumption and emissions, which would prevent Canada from meeting its obligations under the Kigali Amendment.

An amendment to the Regulations correcting the consumption baseline would reduce Canadian greenhouse gas (GHG) emissions, in order to help limit increases in global average temperatures. It would also ensure Canada continues to meet its international obligations under the Kigali Amendment to the Montreal Protocol. For these reasons, amending the Regulations was the chosen option.

Regulatory analysis

Benefits and costs

Between 2019 and 2040, the proposed Amendments are expected to result in cumulative GHG emission reductions of about 2.7 megatonnes (Mt) of CO₂e. The benefits of these GHG emission reductions are valued at about \$108.9 million. Compliance costs for industry are estimated at about \$73.4 million. The net benefits of the proposed Amendments are estimated to be about \$35.5 million (in present value terms, discounted at 3% per year to 2019).

Analytical framework

Treasury Board Secretariat guidance: The impacts of the proposed Amendments have been assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat (TBS) Canadian Cost-Benefit Analysis Guide.⁸ Regulatory impacts have been identified, quantified and monetized where possible, and compared incrementally to a non-regulatory scenario. The analysis has estimated these impacts over a sufficient time period to demonstrate whether the proposed Amendments are likely to result in net benefits.

Key impacts: The proposed Amendments would lower HFC consumption allowances, which would lead to the adoption of alternative substances with lower GWP, resulting in decreased emissions of high GWP HFCs. Compliance with the proposed Amendments is also expected to lead to capital and operating costs for industry.

⁸ TBS Canadian Cost-Benefit Analysis Guide

Règlement pour corriger la valeur de référence de consommation de HFC au Canada.

Dans un scénario de statu quo, la valeur de référence de consommation de HFC au Canada reviendrait à la valeur inscrite dans les modifications de 2017 à l'expiration de l'arrêté d'urgence. Par conséquent, la valeur de référence de consommation du Canada serait erronée aux fins de la détermination des allocations de consommation futures. Cela entraînerait une augmentation de la consommation et des émissions de HFC et empêcherait le Canada de satisfaire à ses obligations en vertu de l'amendement de Kigali.

Une modification du Règlement qui corrigerait la valeur de référence de consommation réduirait les émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada afin de limiter les hausses des températures moyennes mondiales. Cela permettrait également de veiller à ce que le Canada continue de respecter ses obligations internationales en vertu de l'amendement de Kigali au Protocole de Montréal. Pour ces raisons, il a été choisi de modifier le Règlement.

Analyse réglementaire

Avantages et coûts

De 2019 à 2040, les modifications proposées devraient entraîner des réductions cumulatives des émissions de GES d'environ 2,7 mégatonnes (Mt) d'éq. CO₂. Les avantages de ces réductions d'émissions de GES sont évalués à environ 108,9 millions de dollars. Les coûts de conformité pour l'industrie sont estimés à environ 73,4 millions de dollars. Les avantages nets des modifications proposées sont estimés à environ 35,5 millions de dollars (en valeur actuelle, actualisés à 3 % par année jusqu'en 2019).

Cadre d'analyse

Lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor : Les impacts des modifications proposées ont été évalués conformément au Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT)⁸. Les impacts de la réglementation ont été déterminés, quantifiés et monétisés dans la mesure du possible, et comparés progressivement à un scénario sans intervention réglementaire. L'analyse a estimé ces impacts sur une période suffisante pour démontrer si les modifications proposées sont susceptibles d'entraîner des avantages nets.

Principaux impacts : Les modifications proposées réduiraient les allocations de consommation de HFC, ce qui entraînerait l'adoption de substances de remplacement ayant un PRP plus faible, et incidemment une diminution des émissions de HFC à PRP élevé. La conformité aux modifications proposées devrait également entraîner des coûts d'immobilisations et d'exploitation pour l'industrie.

⁸ Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada du SCT

Comparative scenarios: The analysis compares the expected impacts of the proposed Amendments (the regulatory scenario) to a status quo scenario that assumes the proposed Amendments are not implemented. This status quo scenario assumes that if the proposed Amendments are not implemented, HFC consumption and emissions would remain unchanged relative to levels projected with the 2017 Amendments and the Interim Order. The incremental impacts (benefits and costs) between the two scenarios are then attributed to the proposed Amendments.

Time frame of analysis: The time frame considered for this analysis is 2019–2040. GHG reductions are expected to increase beyond 2040, as the stock of equipment using HFCs is replaced with new equipment using low GWP alternatives. Costs and benefits are expected in 2019 and 2020 in the absence of the proposed Amendments as a result of the Interim Order, and have thus not been included in the analysis. Due to reductions achieved by the product-specific requirements in the 2017 Amendments, HFC consumption is estimated to be below the allowable consumption levels under the proposed Amendments in the years 2021–2023. Thus, the proposed Amendments are not estimated to generate costs or benefits in the years 2021–2023.

Monetary results: All monetary results are shown in 2018 Canadian dollars after inflating any prices that are not from 2018.⁹ When shown as present values, future year impacts have been discounted at 3% per year to 2019 (the year of the analysis), as per TBS guidance.

Analysis of regulatory coverage and compliance

To estimate the incremental benefits and costs of the proposed Amendments, the analysis considered who would be affected (regulatory coverage) and how they would most likely respond (their compliance strategies), as described below.

Regulatory coverage

Several industry groups that use HFCs would either be directly or indirectly affected by the proposed Amendments; others are not expected to be affected in a material way.

Importers of bulk HFCs: Importers would be required to comply with the proposed Amendments by reducing the

Scénarios comparatifs : L'analyse compare les impacts prévus des modifications proposées (le scénario avec réglementation) à un scénario sans réglementation qui suppose que les modifications proposées ne sont pas mises en œuvre (le scénario de référence). Ce scénario de référence suppose que si les modifications proposées ne sont pas mises en œuvre, la consommation et les émissions de HFC demeurerait inchangées par rapport aux niveaux projetés avec les modifications de 2017 et l'arrêté d'urgence. Les impacts différentiels (avantages et coûts) entre les deux scénarios sont ensuite attribués aux modifications proposées.

Horizon d'analyse : L'horizon envisagé pour cette analyse est la période de 2019 à 2040. Les réductions de GES devraient augmenter après 2040, au fur et à mesure que le stock d'équipement utilisant des HFC sera remplacé par du nouvel équipement utilisant des solutions de remplacement à faible PRP. Des coûts et des avantages sont attendus en 2019 et 2020 en l'absence des modifications proposées, en raison de l'arrêté d'urgence, et n'ont donc pas été inclus dans l'analyse. En raison des réductions réalisées par les contrôles sur les produits dans la modification de 2017, il est estimé que la consommation de HFC est au-dessous du niveau de consommation permis en vertu des modifications proposées pour les années 2021 à 2023. Les modifications proposées ne devraient donc pas générer des coûts ou des avantages pour les années 2021 à 2023.

Résultats pécuniaires : Tous les résultats pécuniaires sont indiqués en dollars canadiens de 2018 après inflation des prix qui ne sont pas de 2018⁹. Lorsqu'ils sont présentés sous forme de valeurs actuelles, les impacts pour les années à venir ont été réduits de 3 % par année jusqu'en 2019 (l'année de l'analyse), conformément aux lignes directrices du SCT.

Analyse de la portée du règlement proposé et de la conformité

Pour estimer les avantages et les coûts supplémentaires des modifications proposées, l'analyse a tenu compte des entités qui seraient touchées (portée du règlement proposé) et de la façon dont elles réagiraient le plus probablement (leurs stratégies de conformité), comme il est décrit ci-dessous.

Portée du règlement proposé

Plusieurs groupes de l'industrie qui utilisent des HFC seraient directement ou indirectement touchés par les modifications proposées; on ne s'attend pas à ce que d'autres entités soient touchées de façon importante.

Importateurs de HFC en vrac : Les importateurs seraient tenus de se conformer aux modifications proposées en

⁹ The exchange rate used is USD 1.00 = CAD 1.26.

⁹ Le taux de change utilisé est de 1,00 \$ US = 1,26 \$ CA.

quantity of imported HFCs in CO₂e. It is expected that the import of specific alternative substances would be driven by demand from manufacturers and end users, and any costs due to higher substance prices would be passed on to these groups.

Manufacturers of products containing HFCs: Manufacturers would not be directly affected by the proposed Amendments, but would need to manufacture products with HFC alternatives in some cases, due to the reduced availability of high-GWP HFCs.

Companies servicing equipment with HFC alternatives: These would not be directly regulated but would likely need to obtain alternative substances. In cases where equipment requires regular maintenance, it is expected that any incremental maintenance costs due to higher alternative substance prices would be passed on to end users.

Regulatory compliance

As bulk importers comply with the amended phase-down schedule in the proposed Amendments, the annual supply of high-GWP HFCs for domestic consumption will be reduced. In response to this reduced supply, manufacturers of products containing HFCs are expected to respond by switching to alternatives with lower GWPs.

For the purposes of modelling, the phase-down was assumed to affect all sub-sectors proportionately. In reality, it is likely that some sub-sectors will have more challenges than others in transitioning to low-GWP alternatives; therefore, the reductions will not be equally distributed.

GHG emission reduction benefits

The proposed Amendments would decrease bulk imports of HFCs, reducing the supply of HFCs and restricting their use by product manufacturers. As the manufacturing of products containing HFCs shifts to HFC alternatives with lower GWP, a reduction in GHG emissions (in CO₂e equivalent) from HFCs would be expected.

GHG emissions modelling

Emission reductions were estimated in a manner similar to those described in the Regulatory Impact Analysis

réduisant la quantité de HFC importée en équivalents CO₂e. On s'attend à ce que l'importation de substances de remplacement particulières soit dictée par la demande des fabricants et des utilisateurs finaux, et à ce que les coûts attribuables à la hausse des prix des substances se répartissent sur ces groupes.

Fabricants de produits contenant des HFC : Les fabricants ne seraient pas directement touchés par les modifications proposées, mais ils devraient dans certains cas fabriquer des produits avec des solutions de remplacement des HFC, en raison de la disponibilité réduite des HFC à grand PRP.

Entreprises faisant l'entretien de l'équipement avec des solutions de remplacement des HFC : Ces entreprises ne seraient pas directement réglementées, mais auraient probablement besoin d'obtenir des substances de remplacement. Dans les cas où l'équipement nécessite un entretien régulier, on s'attend à ce que les coûts d'entretien supplémentaires attribuables aux prix plus élevés des substances de remplacement soient transmis aux utilisateurs finaux.

Conformité à la réglementation

Étant donné que les importateurs en vrac se conforment au calendrier de réduction progressive des modifications proposées, l'offre annuelle de HFC à fort PRP pour la consommation nationale sera réduite. En réponse à cette diminution de l'offre, on s'attend à ce que les fabricants de produits contenant des HFC réagissent en remplaçant les produits contenant des HFC par des produits de remplacement à plus faible PRP.

Aux fins de la modélisation, il a été supposé que la réduction progressive toucherait tous les sous-secteurs de façon proportionnelle. En réalité, il est probable que certains sous-secteurs auront plus de difficultés que d'autres à faire la transition vers des solutions de rechange à faible PRP, de sorte que les réductions ne seront pas réparties également.

Avantages sur le plan de la réduction des émissions de GES

Les modifications proposées réduiraient les importations en vrac de HFC, réduiraient l'offre de HFC et limiteraient leur utilisation par les fabricants de produits. Comme le secteur de la fabrication de produits contenant des HFC effectue une transition vers l'utilisation de solutions de rechange aux HFC ayant un plus faible PRP, une réduction des émissions de GES (en équivalent CO₂e) provenant des HFC est à prévoir.

Modélisation des émissions de GES

Les réductions d'émissions ont été estimées d'une manière semblable à celle décrite dans le résumé de l'étude de

Statement for the 2017 Amendments. The status quo scenario emission estimates are consistent with the Department's National Inventory Report and Canada's Greenhouse Gas and Air Pollutant Emissions Projections: 2018.^{10,11}

The GWP for each HFC substance is used in order to calculate its CO₂ equivalence (CO₂e). Consistent with Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) guidance, these CO₂e estimates are calculated using a 100-year time frame for each HFC substance. GWP estimates were provided by the IPCC in its Fourth Assessment Report and have been used in this analysis.

This same emission estimation process was applied to the regulatory scenario, with the same leak rates and life-cycle assumptions. Emission reductions attributable to the proposed Amendments are therefore the result of the reduction in GWP of the alternative substances used in the regulatory scenario.

GHG emissions results

The proposed Amendments would reduce emissions of the HFCs with the largest climate impacts by requiring their replacement with alternatives that have lower GWPs. The cumulative incremental GHG emission reductions are estimated to be approximately 2.7 Mt CO₂e over the period of analysis (2021–2040).

The Department's central estimate of the social cost of carbon (SCC) was used to estimate the monetized value of reducing CO₂e emissions under the proposed Amendments. The SCC represents an estimate of the economic value of avoided climate change damages at the global level for current and future generations as a result of reducing CO₂ emissions. The incremental GHG reductions (in megatonnes CO₂e) for each year were valued using annual SCC values (in 2018 dollars per tonne of CO₂e) over the period of analysis. These SCC values increase over time, from \$46.16 in 2018 to \$69.57 in 2040 per tonne of CO₂e.¹²

l'impact de la réglementation pour les modifications de 2017. Les estimations des émissions de référence sont conformes au Rapport d'inventaire national du Ministère et aux projections des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du Canada : 2018^{10,11}.

Le PRP de chaque HFC est utilisé pour calculer son équivalent CO₂ (éq. CO₂). Conformément aux directives du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), ces estimations de l'équivalent CO₂ sont calculées sur une période de référence de 100 ans pour chaque HFC. Les estimations du PRP ont été fournies par le GIEC dans son quatrième rapport d'évaluation et ont été utilisées dans cette analyse.

Ce même processus d'estimation des émissions a été appliqué au scénario réglementaire, avec les mêmes taux de rejet et les mêmes hypothèses relatives au cycle de vie. Ainsi, les réductions d'émissions attribuables aux modifications proposées sont le résultat de la réduction du PRP des substances de remplacement utilisées dans le scénario réglementaire.

Résultats sur le plan des émissions de GES

Les modifications proposées réduiraient les émissions des HFC ayant les impacts les plus importants sur le climat en exigeant leur remplacement par des solutions de rechange ayant un PRP plus faible. Les réductions cumulatives des émissions de GES sont estimées à environ 2,7 Mt d'éq. CO₂ au cours de la période d'analyse (2021-2040).

L'estimation centrale du coût social du carbone (CSC) du Ministère a été utilisée pour estimer la valeur monétaire de la réduction des émissions d'éq. CO₂ en vertu des modifications proposées. Le CSC représente une estimation de la valeur économique des dommages évités causés par les changements climatiques à l'échelle mondiale pour les générations actuelles et futures en raison de la réduction des émissions de CO₂. Les réductions supplémentaires de GES (en mégatonnes d'éq. CO₂) pour chaque année ont été évaluées à l'aide des valeurs annuelles du CSC (en dollars de 2018 par tonne d'éq. CO₂) au cours de la période d'analyse. Ces valeurs du CSC augmentent avec le temps, passant de 46,16 \$ en 2018 à 69,57 \$ en 2040 \$ par tonne d'éq. CO₂¹².

¹⁰ [The Department of the Environment's National Inventory Report 1990–2016](#) provides an inventory of historical GHG emissions in Canada.

¹¹ [Greenhouse Gas and Air Pollutant Emissions Projections: 2018](#) provides an estimate of future GHG emissions in Canada.

¹² Note that SCC estimates are rounded and converted to 2018 dollars for the analysis. Further information regarding the social cost of carbon can be found in the [Technical Update to Environment and Climate Change Canada's Social Cost of Greenhouse Gas Estimates](#).

¹⁰ Le [Rapport d'inventaire national : émissions et absorptions de gaz à effet de serre au Canada](#) fournit un inventaire des émissions historiques de GES au Canada.

¹¹ [Projections des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques : 2018](#) fournit une estimation des émissions futures de GES au Canada.

¹² Il est à noter que les estimations du CCN sont arrondies et converties en dollars de 2018 pour l'analyse. De plus amples renseignements sur le coût social du carbone se trouvent dans la [Mise à jour technique des estimations du coût social des gaz à effet de serre réalisée par Environnement et Changement climatique Canada](#).

Table 2: Incremental GHG emission reductions (in megatonnes CO₂e and in millions of dollars)

	2021 to 2025	2026 to 2030	2031 to 2035	2036 to 2040	Total
GHG emission reductions (Mt CO ₂ e)	0.11	0.67	0.98	0.90	2.67
Present value of GHG emission reductions – Central case SCC	5.08	29.09	40.34	34.41	108.93

Note: Monetary values are discounted to present value at 3%.

Tableau 2 : Réductions progressives des émissions de GES (en mégatonnes d'éq. CO₂ et en millions de dollars)

	2021 à 2025	2026 à 2030	2031 à 2035	2036 à 2040	Total
Réductions des émissions de GES (Mt éq. CO ₂)	0,11	0,67	0,98	0,90	2,67
Valeur actuelle des réductions des émissions de GES – Cas central du CSC	5,08	29,09	40,34	34,41	108,93

Remarque : Les valeurs monétaires sont actualisées à la valeur actuelle à 3 %.

For the purposes of this analysis, emission reductions are quantified and monetized up to 2040. However, there would be emission reductions beyond 2040 attributable to industry actions with upfront costs assumed before 2040, as emissions occur throughout the useful life of HFC-containing products.

Costs

Compliance with the proposed Amendments is estimated to result in incremental costs to industry. HFC alternatives are expected to be more expensive than the HFCs they replace, resulting in operating costs, and may require changes in products or equipment, resulting in capital costs. Although opportunities may exist to replace HFCs with less expensive substances, it is expected that these opportunities would be exhausted in the absence of the proposed Amendments.

The analysis presents the cost impacts for each of the affected end uses, which are grouped into two sectors: refrigeration and air-conditioning, and aerosols. While other sectors currently use HFCs, they are expected to transition to non-HFC alternatives as a result of the product-specific controls introduced in the 2017 Amendments.

Refrigeration and air-conditioning

HFCs are used as refrigerants in refrigeration and air-conditioning systems. Refrigeration and air-conditioning manufacturers are expected to assume operating and/or capital costs as a result of reduced supply of HFCs currently in use. Operating costs are expected to be assumed due to the increased cost of refrigerants. For the purposes of this analysis, it is assumed that HFCs will be replaced

Aux fins de la présente analyse, les réductions d'émissions sont quantifiées et monétisées jusqu'en 2040. Toutefois, il y aurait des réductions d'émissions au-delà de 2040 attribuables aux mesures prises par l'industrie et aux coûts initiaux engagés avant 2040, étant donné que les émissions se produisent tout au long de la vie utile des produits contenant des HFC.

Coûts

On estime que la conformité aux modifications proposées entraînera des coûts supplémentaires pour l'industrie. On s'attend à ce que les solutions de remplacement des HFC soient plus coûteuses que les HFC qu'elles remplacent, ce qui entraînera des coûts d'exploitation et pourrait exiger des changements dans les produits ou l'équipement, et générer des coûts d'immobilisations. Bien qu'il soit possible de remplacer les HFC par des substances moins coûteuses, on s'attend à ce que ces possibilités soient épuisées en l'absence des modifications proposées.

L'analyse présente l'incidence des coûts pour chacune des utilisations finales, qui sont regroupées en deux secteurs, soit la réfrigération et la climatisation, et les aérosols. Bien que d'autres secteurs utilisent actuellement des HFC, on s'attend à ce qu'ils fassent la transition vers des solutions de rechange aux HFC à la suite des mesures de contrôle propres aux produits introduites dans les modifications de 2017.

Réfrigération et climatisation

Les HFC sont utilisés comme réfrigérants dans les systèmes de réfrigération et de climatisation. On s'attend à ce que les fabricants de systèmes de réfrigération et de climatisation engagent des coûts d'exploitation ou d'immobilisations en raison de la réduction de l'approvisionnement en HFC actuellement utilisés. Les coûts d'exploitation devraient être engagés en raison du coût accru des

by refrigerant blends that combine hydrofluoroolefins (HFOs) and HFCs with an estimated cost of \$22/kg more than the HFC refrigerants currently in use.^{13,14} Upfront costs would be assumed in some cases, attributable to increased equipment costs necessary to operate equipment safely and efficiently with new refrigerants.

Table 3: Refrigeration and air-conditioning sector compliance costs (2018 dollars)

End-use	Total Cost
Commercial refrigeration	42,630,000
Domestic A/C	21,662,000
Chillers	5,089,000
Mobile refrigeration	53,000

Note: Values discounted to present value at 3%.

Over the period of analysis, total costs, which include operating and capital costs, will be approximately \$69.4 million for the refrigeration and air-conditioning sector.

Aerosols

HFCs are currently used in aerosol products as propellants in a range of personal care, household, and cleaning products. It is expected that the phase-down could reduce the availability of HFC-152a, causing some manufacturers of aerosols to transition to HFOs.¹⁵ Operating costs are estimated to be assumed as a result of increased propellant costs of \$22/kg. Over the period of analysis, total costs assumed by the aerosols sector are estimated to be \$4.0 million.

Summary of industry compliance costs

Capital costs were estimated at \$12.1 million over the 2021–2040 time frame. In addition, operating costs have been estimated at \$61.3 million. Total costs for industry are expected to be \$73.4 million. Estimates of total industry compliance costs are shown in Table 4 below.

¹³ Hydrofluoroolefins are unsaturated organic compounds composed of hydrogen, fluorine and carbon. These compounds have similar properties to HFCs with significantly lower global warming potential.

¹⁴ California Air Resource Board — [SLCP Reduction Strategy, Appendix F: Supporting Documentation for the Economic Assessment of Measures in the SLCP Strategy](#). March 2017.

¹⁵ Due to uncertainty around the most likely alternative, a generic HFO substance has been assumed for the purposes of analysis.

frigorigènes. Aux fins de la présente analyse, on suppose que les HFC seront remplacés par des mélanges de frigorigène qui combinent les hydrofluoro-oléfines (HFO) et les HFC à un coût estimatif de 22 \$/kg de plus que les réfrigérants HFC actuellement utilisés^{13,14}. Des coûts initiaux seraient engagés dans certains cas, en raison de l'augmentation des coûts de l'équipement nécessaire pour faire fonctionner l'équipement de façon sécuritaire et efficace avec les nouveaux frigorigènes.

Tableau 3 : Coûts de conformité du secteur de la réfrigération et de la climatisation (en dollars de 2018)

Utilisation finale	Coût total
Réfrigération commerciale	42 630 000
Climatisation domestique	21 662 000
Refroidisseurs	5 089 000
Réfrigération mobile	53 000

Remarque : Coût total réduit à la valeur actualisée à 3 %.

Au cours de la période d'analyse, les coûts totaux, qui comprennent les coûts d'exploitation et d'immobilisations, s'élèveront à environ 69,4 millions de dollars pour le secteur de la réfrigération et de la climatisation.

Aérosols

Les HFC sont utilisés comme propulseurs dans des produits aérosols dans une variété de produits de soins personnels, de produits ménagers et de nettoyage. On s'attend à ce que la réduction progressive réduise la disponibilité du HFC-152a, ce qui obligerait certains fabricants d'aérosols à passer aux HFO¹⁵. Les coûts d'exploitation sont estimés à 22 \$/kg en raison de l'augmentation des coûts des gaz de propulsion. Au cours de la période d'analyse, les coûts totaux engagés par le secteur des aérosols sont estimés à 4 millions de dollars.

Sommaire des coûts de conformité de l'industrie

Les coûts d'immobilisations ont été estimés à 12,1 millions de dollars au cours de la période de 2021 à 2040. De plus, les coûts d'exploitation ont été estimés à 61,3 millions de dollars. Les coûts totaux pour l'industrie devraient s'élever à 73,4 millions de dollars. Les estimations des coûts totaux liés à la conformité de l'industrie sont présentées dans le tableau 4 ci-dessous.

¹³ Les hydrofluoro-oléfines sont des composés organiques insaturés composés d'hydrogène, de fluor et de carbone. Ces composés ont des propriétés semblables à celles des HFC ayant un potentiel de réchauffement planétaire considérablement plus faible.

¹⁴ California Air Resource Board — [SLCP Reduction Strategy, Appendix F: Supporting Documentation for the Economic Assessment of Measures in the SLCP Strategy](#). Mars 2017.

¹⁵ En raison de l'incertitude entourant la solution de rechange la plus probable, il a été tenu pour acquis qu'on utiliserait une substance générique HFO aux fins de l'analyse.

Table 4: Industry compliance costs (millions of 2018 dollars)

	2021 to 2025	2026 to 2030	2031 to 2035	2036 to 2040	Total Incremental Costs
Operating costs	11.6	20.0	17.0	12.5	61.3
Capital costs	2.7	4.6	2.8	2.0	12.1
Total costs	14.3	24.9	19.7	14.5	73.4

Note: Values discounted to present value at 3%.

Tableau 4 : Coûts de la conformité de l'industrie (en millions de dollars)

	2021 à 2025	2026 à 2030	2031 à 2035	2036 à 2040	Coûts supplémentaires totaux
Coûts d'exploitation	11,6	20,0	17,0	12,5	61,3
Coûts en capital	2,7	4,6	2,8	2,0	12,1
Coûts totaux	14,3	24,9	19,7	14,5	73,4

Remarque : Coût total réduit à la valeur actualisée à 3 %.

Many of the substances expected to replace HFCs are relatively new to the market. As production of these alternative substances increases, it is expected that prices will change. In addition, given experience with phase-outs of CFCs and HCFCs, it is likely that the phase-down of HFCs will cause HFC prices to increase over time. Due to insufficient data, future prices of HFCs and their substitutes are assumed to be constant in this analysis.

No incremental administrative costs to industry or Government are expected. The administrative requirements and the associated administrative burden are unchanged from the Regulations.

Summary of benefits and costs

Between 2019 and 2040, the proposed Amendments are expected to result in cumulative GHG emission reductions from HFCs of about 2.7 Mt CO₂e. Using the social cost of carbon (SCC), the benefits of these GHG reductions are valued at about \$108.9 million. There are also estimated to be compliance costs to industry estimated at \$73.4 million. The net benefits of the proposed Amendments are estimated at about \$35.5 million.

Bon nombre des substances qui devraient remplacer les HFC sont relativement nouvelles sur le marché. À mesure que la production de ces substances de remplacement augmente, on s'attend à ce que les prix évoluent. De plus, étant donné l'expérience de l'élimination progressive des CFC et des HCFC, il est probable que la réduction progressive des HFC fera augmenter les prix des HFC au fil du temps. En raison de l'insuffisance des données, les prix futurs des HFC et de leurs substituts sont présumés constants dans cette analyse.

Aucun coût administratif supplémentaire pour l'industrie ou le gouvernement n'est prévu. Les exigences administratives et le fardeau administratif connexe demeurent inchangés par rapport au Règlement.

Résumé des avantages et des coûts

De 2019 à 2040, les modifications proposées devraient entraîner des réductions cumulatives des émissions de GES attribuables aux HFC d'environ 2,7 Mt d'équivalent CO₂. En utilisant le coût social du carbone (CSC), les avantages de ces réductions de GES sont évalués à environ 108,9 millions de dollars. Les coûts de conformité pour l'industrie sont également estimés à 73,4 millions de dollars. Les avantages nets des modifications proposées sont estimés à environ 35,5 millions de dollars.

Table 5: Summary of benefits and costs (millions of 2018 dollars)

Monetized Impacts	2021 to 2025	2026 to 2030	2031 to 2035	2036 to 2040	Total
Societal benefits					
Climate change benefits	5.1	29.1	40.3	34.4	108.9

Monetized Impacts	2021 to 2025	2026 to 2030	2031 to 2035	2036 to 2040	Total
Societal costs					
Industry costs	14.3	24.9	19.7	14.5	73.4
Societal net benefits	(9.2)	1.9	20.6	19.9	35.5
GHG reductions (Mt CO₂e)	0.1	0.7	1.0	0.9	2.7

Notes: Figures may not add up to totals due to rounding. Monetized values are discounted to present value using a 3% discount rate.

Tableau 5 : Résumé des avantages et des coûts (en millions de dollars 2018)

Impacts quantifiés en termes monétaires	2021 à 2025	2026 à 2030	2031 à 2035	2036 à 2040	Total
Avantages pour la société					
Avantages qui contribuent à la lutte contre les changements climatiques	5,1	29,1	40,3	34,4	108,9
Coûts sociétaux					
Coûts industriels	14,3	24,9	19,7	14,5	73,4
Avantages sociaux nets	(9,2)	1,9	20,6	19,9	35,5
Réductions des GES (Mt d'éq. CO₂)	0,1	0,7	1,0	0,9	2,7

Remarque : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués. Les valeurs monétisées sont actualisées en utilisant un taux d'actualisation de 3 %.

No costs or benefits have been estimated from the extended HCFC-123 allowance for fire-extinguishing equipment. There is no data available to confirm whether any HCFC-123 is currently used to service existing fire protection equipment, however servicing volumes are expected to be minimal. The quantities entering Canada would be mandated under the allowance system in order for Canada to meet its international obligations under the Montreal Protocol. Given the low volumes expected to be used and the relatively low ozone-depleting potential of HCFC-123, environmental costs due to this provision are expected to be negligible.

Small business lens

The proposed Amendments would affect 19 companies that import HFCs in bulk, 2 of which are small businesses. These two small businesses account for about 4% of the total allowances issued annually. Based on this allowance proportion, the proposed Amendments are estimated to result in costs to small business of \$1,321,600 over the period of analysis, or \$680,600 per small business (see Table 6).

Aucun coût ni avantage n'a été estimé à partir de l'allocation supplémentaire de HCFC-123 pour l'équipement d'extinction d'incendie. Il n'y a pas de données disponibles pour confirmer si des HCFC-123 sont actuellement utilisés pour l'entretien de l'équipement de protection contre les incendies, mais les volumes d'entretien devraient être minimales. Les quantités entrant au Canada seraient obligatoirement assujetties au système d'allocations afin que le Canada puisse respecter ses obligations internationales en vertu du Protocole de Montréal. Étant donné les faibles volumes qui devraient être utilisés et le potentiel relativement faible d'appauvrissement de l'ozone attribuable aux HCFC-123, les coûts environnementaux attribuables à cette disposition devraient être négligeables.

Lentille des petites entreprises

Les modifications proposées toucheraient 19 entreprises qui importent des HFC en vrac, dont 2 petites entreprises. Ces deux petites entreprises représentent environ 4 % du total des allocations émises chaque année. Selon cette proportion de l'allocation, les modifications proposées devraient entraîner des coûts pour les petites entreprises de 1 321 600 \$ au cours de la période d'analyse, soit 680 600 \$ par petite entreprise (voir le tableau 6).

Table 6: Small business cost summary

Small Business Lens Summary		
Number of small businesses impacted		2
Number of years		20
Base year for costing		2019
Compliance costs	Annualized Value (\$)	Present Value (\$)
Importers of bulk HFCs	177,700	2,643,200
Total	177,700	2,643,200
Administrative costs	Annualized Value (\$)	Present Value (\$)
Importers of bulk HFCs	—	—
Total	—	—
Total cost (all impacted small businesses)	177,700	2,643,200
Cost per impacted small business	88,800	1,321,600

The proposed Amendments do not provide additional flexibilities to small businesses, such as exceptions, for a variety of reasons. An exception for small businesses with respect to the phase-down would allow small businesses to import larger quantities of bulk HFCs indefinitely, which would reduce the associated climate change mitigation benefits, and could place Canada in non-compliance with its obligations under the Kigali Amendment, which entered into force on January 1, 2019. Furthermore, exceptions for small businesses could encourage companies to split into smaller entities to avoid future compliance costs, which would create an uneven playing field domestically.

One-for-one rule

The proposed Amendments are not expected to lead to an incremental administrative burden. Changing the Canadian HFC consumption baseline value does not introduce any new provisions to the existing Regulations; therefore, there would be no new administrative requirements following this amendment.

The amendment for HCFCs also would not introduce new administrative provisions and thus is not expected to result in any additional administrative burden.

Tableau 6 : Résumé des coûts pour les petites entreprises

Résumé de la lentille des petites entreprises		
Nombre de petites entreprises touchées		2
Nombre d'années		20
Année de référence pour l'établissement des coûts		2019
Coûts de la conformité	Valeur annualisée (\$)	Valeur courante (\$)
Importateurs de HFC en vrac	177 700	2 643 200
Total	177 700	2 643 200
Coûts administratifs	Valeur annualisée (\$)	Valeur courante (\$)
Importateurs de HFC en vrac	—	—
Total	—	—
Coût total (toutes les petites entreprises touchées)	177 700	2 643 200
Coût par petite entreprise touchée	88 800	1 321 600

Les modifications proposées n'offrent pas de souplesse supplémentaire aux petites entreprises, comme des exceptions, pour diverses raisons. Une exception pour les petites entreprises en ce qui concerne la réduction progressive permettrait aux petites entreprises d'importer indéfiniment de plus grandes quantités de HFC en vrac, ce qui réduirait les avantages connexes en matière d'atténuation des changements climatiques, et pourrait placer le Canada en situation de non-conformité à ses obligations en vertu de l'amendement de Kigali, qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2019. De plus, les exceptions pour les petites entreprises pourraient encourager les entreprises à se diviser en petites entités afin d'éviter des coûts de conformité futurs, ce qui créerait des inégalités au pays.

Règle du « un pour un »

On ne s'attend pas à ce que les modifications proposées entraînent un fardeau administratif supplémentaire. La modification de la valeur de référence de consommation de HFC au Canada n'introduit aucune nouvelle disposition dans le règlement actuel; par conséquent, il n'y aurait pas de nouvelles exigences administratives à la suite de cette modification.

La modification visant les HCFC n'introduirait pas non plus de nouvelles dispositions administratives et ne devrait donc pas entraîner un fardeau administratif supplémentaire.

Regulatory cooperation and alignment

The Regulations are the means by which Canada meets its obligations under the Montreal Protocol. In October 2016, Parties to the Montreal Protocol, including Canada, adopted an HFC phase-down amendment (the Kigali Amendment) wherein developed countries began in 2019 to gradually phase down HFC consumption. The proposed Amendments would correct the consumption baseline value that is used to determine the HFC quantities that can enter Canada under the HFC phase-down process, starting on January 1, 2019. Correcting this consumption baseline value would allow Canada to meet its international obligations under the Kigali Amendment. As of April 1, 2019, 69 Parties had ratified the Kigali Amendment.

Strategic environmental assessment

The proposed Amendments have been developed under the Pan-Canadian Framework for Clean Growth and Climate Change. A strategic environmental assessment was completed for this framework in 2016. The assessment concluded that proposals under the framework will reduce GHG emissions and are in line with the 2016–2019 Federal Sustainable Development Strategy.

Gender-based analysis plus

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

Rationale

The 2017 Amendments established the HFC phase-down system and set the Canadian HFC consumption baseline value. Since the publication of the 2017 Amendments, some companies confirmed that they failed to respond, or submitted incorrect data in response to the three mandatory notices on HFCs. The incorrect data has resulted in the Regulations containing an inaccurate Canadian HFC consumption baseline value. In order for the Department to issue correct allowances to companies holding an HFC consumption allowance and in order for Canada to meet its international obligations, the consumption baseline value specified in the 2017 Amendments needs to be updated to reflect the corrected data.

The proposed Amendments would amend the consumption baseline value that is used to determine the HFC quantities that can enter Canada under the HFC phase-down, which started on January 1, 2019. Amending this

Coopération et alignement en matière de réglementation

Le Règlement est le moyen par lequel le Canada s'acquitte de ses obligations en vertu du Protocole de Montréal. En octobre 2016, les Parties au Protocole de Montréal, dont le Canada, ont adopté un amendement, soit la réduction progressive des HFC (l'amendement de Kigali), dans le cadre duquel les pays développés ont commencé en 2019 à réduire graduellement la consommation de HFC. Les modifications proposées corrigeraient la valeur de référence de consommation qui est utilisée pour déterminer les quantités de HFC qui peuvent entrer au Canada dans le cadre du processus de réduction progressive des HFC à compter du 1^{er} janvier 2019. La correction de cette valeur de référence de consommation permettrait au Canada de respecter ses obligations internationales en vertu de l'amendement de Kigali. Au 1^{er} avril 2019, 69 Parties avaient ratifié l'amendement de Kigali.

Évaluation environnementale stratégique

Les modifications proposées ont été élaborées dans le cadre du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques. Une évaluation environnementale stratégique a été réalisée pour ce cadre en 2016. L'évaluation a conclu que les propositions présentées dans le cadre réduiront les émissions de GES et sont conformes à la Stratégie fédérale de développement durable 2016-2019.

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune incidence de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été cernée pour cette proposition.

Justification

Les modifications de 2017 ont établi le système de réduction progressive des HFC et la valeur de référence de consommation des HFC au Canada. Depuis la publication des modifications de 2017, certaines entreprises ont confirmé qu'elles n'avaient pas répondu ou qu'elles avaient présenté des données inexactes en réponse aux trois avis obligatoires sur les HFC. Les données erronées ont fait en sorte que le Règlement contient une valeur inexacte de la valeur de référence de consommation des HFC au Canada. Pour que le Ministère puisse émettre des allocations appropriées aux entreprises qui détiennent une allocation de consommation de HFC et pour que le Canada puisse respecter ses obligations internationales, la valeur de référence de consommation précisée dans les modifications de 2017 doit être mise à jour pour refléter les données corrigées.

Les modifications proposées modifieraient la valeur de référence de consommation qui est utilisée pour déterminer les quantités de HFC qui peuvent entrer au Canada dans le cadre de la réduction progressive des HFC, qui a

consumption baseline value would further reduce Canadian greenhouse gas (GHG) emissions, in order to help limit increases in global average temperatures. It would also allow Canada to meet its international obligations under the Kigali Amendment to the Montreal Protocol.

Between 2021 and 2040, the proposed Amendments are expected to result in cumulative GHG emission reductions of about 2.7 Mt CO₂e. The benefits of avoided climate damages associated with these GHG emission reductions are estimated at about \$108.9 million. Compliance costs for industry are estimated at about \$73.4 million. The net benefits of the proposed Amendments are estimated to be about \$35.5 million.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The proposed Amendments would come into force six months after the publication in the *Canada Gazette*, Part II. Consumption allowances would continue to be distributed based on the baseline consumption value in the proposed Amendments and the interim order. The amendment regarding HCFC-123 is extending the period it can be used as a fire-extinguishing agent. The nature of these changes is such that there is no need for additional implementation activities.

The performance of the Regulations will be evaluated according to the program evaluation plan annually. Regular review and evaluation of these performance indicators will allow the Department to detail the impacts of the Regulations on regulated parties, and to evaluate their performance in reaching the intended targets.

Compliance and enforcement, and service standards would be unchanged from the 2017 Amendments.

Contacts

Nicole Folliet
Director
Chemical Production Division
Department of the Environment
351 Saint-Joseph Boulevard, 19th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ec.gestionhalocarbures-halocarbonsmanagement.ec@canada.ca

débuté le 1^{er} janvier 2019. La modification de cette valeur de référence de consommation permettrait de réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada afin de limiter les hausses des températures moyennes mondiales. Elle permettrait également au Canada de respecter ses obligations internationales en vertu de l'amendement de Kigali au Protocole de Montréal.

De 2021 à 2040, les modifications proposées devraient entraîner des réductions cumulatives des émissions de GES d'environ 2,7 Mt d'éq. CO₂. Les avantages, sur le plan des dommages climatiques évités, associés à ces réductions d'émissions de GES sont estimés à environ 108,9 millions de dollars. Les coûts de conformité pour l'industrie sont estimés à environ 73,4 millions de dollars. Les avantages nets des modifications proposées sont estimés à environ 35,5 millions de dollars.

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

Les modifications proposées entreraient en vigueur six mois après la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Les allocations de consommation continueraient d'être distribuées en fonction de la valeur de référence de consommation figurant dans les modifications proposées et l'arrêté d'urgence. La modification concernant le HCFC-123 consiste à prolonger la période pendant laquelle il peut être utilisé comme agent extincteur d'incendie. La nature de ces changements est telle qu'il n'est pas nécessaire de mener d'autres activités de mise en œuvre.

Le rendement du Règlement sera évalué annuellement selon le plan d'évaluation du programme. L'examen et l'évaluation périodiques de ces indicateurs de rendement permettront au Ministère de décrire en détail les impacts du Règlement sur les parties réglementées et d'évaluer leur rendement pour ce qui est d'atteindre les cibles prévues.

La promotion de la conformité, l'application de la loi et les normes de service demeurent inchangées par rapport aux modifications de 2017.

Personnes-ressources

Nicole Folliet
Directrice
Division de la production des produits chimiques
Ministère de l'Environnement
351, boulevard Saint-Joseph, 19^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ec.gestionhalocarbures-halocarbonsmanagement.ec@canada.ca

Matthew Watkinson
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Department of the Environment
200 Sacré-Cœur Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ec.darv-ravd.ec@canada.ca

Matthew Watkinson
Directeur
Division de l'analyse réglementaire et de la valuation
Ministère de l'Environnement
200, boulevard Sacré-Cœur
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ec.darv-ravd.ec@canada.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, that the Governor in Council, pursuant to subsection 93(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives Regulations*.

Any person may, within 75 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Nicole Folliet, Director, Chemical Production Division, Department of the Environment, 351 Saint-Joseph Boulevard, Gatineau, Quebec K1A 0H3 (email: ec.gestionhalocarbures-halocarbonsmanagement.ec@canada.ca).

Any person who provides information to the Minister of the Environment may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, June 6, 2019

Julie Adair
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 93(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter à la ministre de l'Environnement, dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Nicole Folliet, directrice, Division de la production des produits chimiques, ministère de l'Environnement, 351, boulevard Saint-Joseph, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (courriel : ec.gestionhalocarbures-halocarbonsmanagement.ec@canada.ca).

Quiconque fournit des renseignements à la ministre peut en même temps demander, aux termes de l'article 313 de cette loi, qu'ils soient considérés comme confidentiels.

Ottawa, le 6 juin 2019

La greffière adjointe du Conseil privé
Julie Adair

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

^b S.C. 1999, c. 33

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

^b L.C. 1999, ch. 33

Regulations Amending the Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement

Amendments

1 Subsection 38(2) of the *Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives Regulations*¹ is replaced by the following:

Ceases to have effect

(2) Subsection (1) ceases to have effect on January 1, 2020 in the case of HCFC or on January 1, 2030 in the case of HCFC-123.

2 Subsection 46(2) of the Regulations is replaced by the following:

Ceases to have effect

(2) Subsection (1) ceases to have effect on January 1, 2020 in the case of HCFC or on January 1, 2030 in the case of HCFC-123.

3 The description of E in subsection 65.06(2) of the Regulations is replaced by the following:

E is 18 008 795 tonnes of CO₂ equivalent.

Coming into Force

3 These Regulations come into force six months after the day on which they are published in the *Canada Gazette, Part II*.

[24-1-o]

Modifications

1 Le paragraphe 38(2) du *Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement*¹ est remplacé par ce qui suit :

Cessation d'effet

(2) Le paragraphe (1) cesse d'avoir effet le 1^{er} janvier 2020 dans le cas d'un HCFC et le 1^{er} janvier 2030 dans le cas du HCFC-123.

2 Le paragraphe 46(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Cessation d'effet

(2) Le paragraphe (1) cesse d'avoir effet le 1^{er} janvier 2020 dans le cas d'un HCFC et le 1^{er} janvier 2030 dans le cas du HCFC-123.

2 L'élément E de la formule figurant au paragraphe 65.06(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

E 18 008 795 tonnes d'équivalent CO₂.

Entrée en vigueur

3 Le présent règlement entre en vigueur six mois après la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

[24-1-o]

¹ SOR/2016-137

¹ DORS/2016-137

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Food and Drugs Act (Post-market Surveillance of Medical Devices)

Statutory authority
Food and Drugs Act

Sponsoring department
Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Health Canada has the authority to regulate the safety, efficacy and quality of drugs and the safety, effectiveness and quality of medical devices. Health Canada's authority is derived from the *Food and Drugs Act* (FDA), and its associated regulations, the *Food and Drug Regulations* (FDR) and the *Medical Devices Regulations* (MDR).

Health Canada increasingly regulates drugs and medical devices from a life cycle approach whereby evaluation occurs throughout the life cycle (i.e. both before and after products reach the market). Regulatory agencies worldwide have adopted this approach in recognition that important information about the safety and effectiveness of drugs and medical devices can be learned only after a product is marketed and more people use it. However, Health Canada is currently limited in what it can require from medical device authorization holders once their products are approved for sale in Canada.

In 2014, the *Protecting Canadians from Unsafe Drugs Act* (*Vanessa's Law*) [Vanessa's Law] amended the FDA to improve the safety of therapeutic products (drugs and medical devices) by introducing measures to, among other things,

- (a) allow the Minister of Health (the Minister) the power to compel an assessment of a marketed therapeutic product;

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les aliments et drogues (surveillance après la mise en marché des instruments médicaux)

Fondement législatif
Loi sur les aliments et drogues

Ministère responsable
Ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Santé Canada a le pouvoir de réglementer la sécurité, l'efficacité et la qualité des drogues, ainsi que la sûreté, l'efficacité et la qualité des instruments médicaux. Il tient son pouvoir de la *Loi sur les aliments et drogues* (LAD), ainsi que de ses règlements connexes, soit le *Règlement sur les aliments et les drogues* (RAD) et le *Règlement sur les instruments médicaux* (RIM).

Santé Canada réglemente de plus en plus les drogues et les instruments médicaux en utilisant une approche axée sur le cycle de vie, ce qui signifie que l'évaluation s'effectue tout au long du cycle de vie des produits (c'est-à-dire avant et après leur mise en marché). Les organismes de réglementation mondiaux ont adopté cette approche en reconnaissance du fait que certains renseignements importants au sujet de la sécurité et de l'efficacité des drogues et des instruments médicaux peuvent seulement être obtenus après la mise en marché d'un produit et l'utilisation de celui-ci par un plus grand nombre de gens. Toutefois, Santé Canada est présentement limité quant à ce qui peut être exigé des titulaires d'homologation relative à un instrument médical une fois que leurs produits sont homologués pour la vente au Canada.

En 2014, la *Loi visant à protéger les Canadiens contre les drogues dangereuses* (*Loi de Vanessa*) [Loi de Vanessa] a modifié la LAD afin de rehausser la sécurité des produits thérapeutiques (soit les drogues et les instruments médicaux) en introduisant des mesures visant, entre autres, à :

- a) accorder au ministre de la Santé (le ministre) le pouvoir d'exiger une évaluation d'un produit thérapeutique commercialisé;

(b) allow the Minister the power to compel additional tests and studies regarding a marketed therapeutic product; and

(c) require product authorization holders to provide information about foreign risk actions for their products.

Regulations regarding these provisions were introduced by Health Canada in 2017 and came into force in 2018 with respect to drugs; the regulations now being proposed would bring these provisions into effect for medical devices.

To appropriately implement a life cycle approach for medical devices, additional authorities are required to monitor devices once they are on the market. The proposed regulations would also

(a) require medical device manufacturers to prepare annual summary reports; and

(b) provide the Minister with the power to request that medical device manufacturers provide an analysis of the safety and effectiveness of their product for the purpose of conducting a post-market safety review.

Similar post-market regulations were introduced for drugs in 2011.

Finally, these regulations will change the reference to the International Organisation for Standardization (ISO) standard for Quality Systems Management of medical devices, included in the MDR, to an ambulatory reference, thereby facilitating international harmonization and allowing certainty for medical device manufacturers.

Background

Vanessa's Law provisions that require supporting regulations

Power to issue orders

The amendments to the FDA through Vanessa's Law strengthen Health Canada's ability to collect post-market safety information and take appropriate action in situations where a serious risk to health is identified. While several amendments came into force immediately (e.g. the power to recall unsafe therapeutic products, the power to compel label changes and the possibility of tougher fines and penalties for contraventions), other powers require

b) permettre au ministre d'exiger la réalisation d'essais et d'études supplémentaires au sujet d'un produit thérapeutique commercialisé;

c) exiger des titulaires d'une autorisation relative à un produit de fournir des renseignements au sujet des mesures de gestion du risque prises à l'étranger à l'égard de leurs produits.

Santé Canada a introduit un règlement à cette fin à l'égard des drogues en 2017. Ce règlement est entré en vigueur en 2018; le présent projet de règlement vise à permettre l'entrée en vigueur de ces dispositions à l'égard des instruments médicaux.

D'autres autorisations seront nécessaires afin de mettre en œuvre une approche tout au long du cycle de vie des instruments médicaux afin de les surveiller adéquatement après leur mise en marché. De plus, le projet de règlement :

a) exigerait des fabricants d'instruments médicaux qu'ils préparent des rapports de synthèse annuels;

b) accorderait au ministre le pouvoir d'exiger des fabricants d'instruments médicaux qu'ils fournissent une analyse sur la sûreté et l'efficacité de leur produit afin de réaliser des examens de sécurité après la mise en marché.

Des dispositions semblables à l'égard des drogues ont été déposées en 2011.

Enfin, ces règlements modifieront la référence à la norme de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) relative au système de gestion de la qualité des instruments médicaux et figurant dans le RIM. Il s'agira désormais d'une incorporation par renvoi, permettant ainsi de faciliter l'harmonisation internationale et d'accorder un certain degré de certitude aux fabricants d'instruments médicaux.

Contexte

Dispositions de la Loi de Vanessa nécessitant le soutien d'un règlement

Pouvoir d'émettre une ordonnance

Les modifications apportées à la LAD par la Loi de Vanessa renforcent la capacité de Santé Canada à recueillir des renseignements sur la sécurité après la mise en marché et à adopter des mesures appropriées dans des circonstances où l'on relève des risques importants pour la santé. Bien que plusieurs modifications soient entrées en vigueur immédiatement (par exemple le pouvoir d'ordonner le rappel de produits thérapeutiques dangereux, le pouvoir

regulations to clarify their scope. These include the Minister's power to

- order the holder of a therapeutic product authorization to conduct an assessment and provide the Minister with the results of the assessment (under section 21.31); and
- order the holder of a therapeutic product authorization to compile information, conduct tests or studies or monitor experience and provide the Minister with the information or the results (under section 21.32).

These order powers are intended to be used to gather information to resolve uncertainties that may arise respecting the benefits and harms associated with a therapeutic product, in this case, medical devices. The power to order an "assessment" requires that an authorization holder determine the risk/benefit profile of a product by considering all the information that it currently holds. The power to order tests and studies or the monitoring of experience allows the Minister to require the authorization holder to create or compile new information in order to resolve uncertainties about safety and effectiveness. Uncertainties could be identified in new information that was not previously available to the Minister, such as a post-market safety signal obtained through a review of adverse medical device incident reports. Without additional information to resolve the uncertainties, the Minister could not reasonably decide whether there was a significant change to the safety and effectiveness of the device that would constitute an elevated risk to patients and that could warrant further action to mitigate the risk. Regulations are required to clarify the circumstances and scope of the power that the Minister would exercise in orders made pursuant to sections 21.31 and 21.32.

Notifying Health Canada of foreign risk actions

Amendments to the MDR are necessary to support the receipt of more targeted and timely safety information regarding devices on the market in foreign jurisdictions and in Canada. Currently, Health Canada monitors the safety of medical devices for sale in Canada through the receipt of reports of incidents involving medical devices. The MDR require manufacturers and importers to submit reports of incidents that have occurred inside and outside Canada (subsection 59(1)). Subsection 59(2) specifies that incidents that occur outside Canada must only be reported

d'exiger une modification à l'étiquette et la possibilité d'imposer des amendes et des peines plus sévères en cas d'infraction), d'autres pouvoirs doivent faire l'objet d'un règlement afin de clarifier leur portée. Il s'agit notamment des pouvoirs ministériels suivants :

- ordonner au titulaire d'une autorisation relative à un produit thérapeutique d'effectuer une évaluation et de fournir les résultats de l'évaluation au ministre (en vertu de l'article 21.31);
- ordonner au titulaire d'une autorisation relative à un produit thérapeutique de recueillir des renseignements, de réaliser des essais ou des études, ou de surveiller l'expérience et de fournir les résultats de ces activités au ministre (en vertu de l'article 21.32).

Ces pouvoirs d'émettre des ordonnances visent à être utilisés pour recueillir des renseignements et régler les incertitudes découlant éventuellement des avantages et des effets indésirables associés à un produit thérapeutique, en l'occurrence, les instruments médicaux. Le pouvoir d'ordonner une « évaluation » exige qu'un titulaire d'une autorisation détermine le profil de risques et des avantages d'un produit en tenant compte de tous les renseignements en sa possession. Le pouvoir d'ordonner des essais et des études, ou de surveiller l'expérience, permet au ministre d'exiger du titulaire d'une autorisation qu'il crée ou recueille de nouveaux renseignements afin d'apaiser les incertitudes liées à la sécurité et à l'efficacité d'un produit. Les incertitudes pourraient être relevées dans de nouveaux renseignements auparavant indisponibles au ministre, comme des questions soulevées relativement à la sûreté d'un produit après sa mise en marché et obtenues à l'issue d'un examen des déclarations d'effets indésirables liés à des instruments médicaux. Faute de renseignements supplémentaires pour apaiser les incertitudes, le ministre ne pourrait pas raisonnablement déterminer s'il y a eu un changement considérable ou non à la sûreté ou à l'efficacité d'un instrument de sorte qu'il constitue un risque plus important pour les patients, justifiant une mesure supplémentaire afin d'atténuer le risque en question. Des dispositions réglementaires sont nécessaires pour clarifier les circonstances et la portée du pouvoir que le ministre exercerait dans les ordonnances faites en vertu des articles 21.31 et 21.32.

Aviser le Ministère des mesures prises au sujet des risques survenus à l'étranger

Les modifications au RIM sont nécessaires pour soutenir la réception plus rapide de renseignements ciblés sur la sécurité des instruments vendus sur les marchés étrangers et au Canada. À l'heure actuelle, Santé Canada surveille la sécurité des instruments médicaux vendus au Canada par l'entremise des rapports sur les incidents liés à un instrument médical. Le RIM exige des fabricants et des importateurs qu'ils soumettent des rapports sur les incidents qui se sont produits à l'intérieur et à l'extérieur du Canada [paragraphe 59(1)]. Le paragraphe 59(2)

if the regulatory agency of the country in which the incident occurred has required the manufacturer to take corrective action or if the manufacturer has indicated their intent to do so to the regulatory agency. The same reporting requirements apply to all classes of medical devices, from the lowest risk (Class I) to the most invasive devices (Class IV).¹

The current information received by Health Canada on medical device foreign risk actions pursuant to section 59 does not meet Health Canada's needs as it is not timely, nor does it contain the most relevant information. Paragraph 60(1)(b) specifies that preliminary reports for incidents occurring outside Canada must be reported by the manufacturer or importer to Health Canada "as soon as possible" instead of specifying a clear timeline. Further, the MDR does not impose a timeline for the submission of a final report. Information submitted to Health Canada by manufacturers or importers focuses on the incident rather than the actions taken in response to the incident. Without timely and relevant information, Health Canada is hampered in its ability to act quickly if there is a serious risk to Canadian patients from a medical device.

Amendments made to the FDA as part of Vanessa's Law allow for the development of regulations requiring holders of medical device authorizations to provide the Minister with information on actions taken outside Canada relevant to medical devices marketed in Canada. Paragraph 30(1.2)(d) allows for regulations requiring the reporting of the following actions to Health Canada:

- risks that have been communicated outside Canada;
- changes that have taken place to labelling outside Canada; and
- recalls, reassessments and suspensions or revocations of authorizations, including licences, that have taken place outside of Canada.

These regulations would provide Health Canada with more targeted and pertinent information about actions taken in other countries in respect of serious risks of injury to human health for medical devices that are marketed in

précise que les incidents qui se produisent à l'extérieur du Canada doivent seulement être déclarés si l'organisme de réglementation du pays dans lequel s'est produit l'incident a exigé du fabricant qu'il adopte des mesures correctives, ou si le fabricant a indiqué son intention d'adopter de telles mesures à l'organisme de réglementation en question. Les mêmes exigences de rapports s'appliquent à toutes les classes d'instruments médicaux, des instruments de faibles risques (classe I) aux instruments les plus invasifs (classe IV).¹

Les renseignements reçus à l'heure actuelle par Santé Canada en vertu de l'article 59 liés aux mesures prises à l'étranger relatives aux risques ne satisfont pas les besoins du Ministère. En l'occurrence, ces renseignements ne sont pas fournis en temps opportun et ne comprennent pas les renseignements les plus pertinents. L'alinéa 60(1)(b) précise que les rapports d'incidents préliminaires relatifs à des incidents survenus à l'extérieur du Canada doivent être soumis à Santé Canada par le fabricant ou l'importateur « dans les plus brefs délais », au lieu d'établir un échéancier précis. De plus, le RIM n'impose aucun échéancier pour la soumission du rapport final. En outre, les renseignements soumis à Santé Canada par les fabricants ou les importateurs portent seulement sur l'incident, plutôt que sur les mesures adoptées en réaction à celui-ci. À défaut d'obtenir des renseignements pertinents en temps opportun, la capacité de Santé Canada à agir rapidement en cas de risque grave pour les patients canadiens découlant d'un instrument médical s'en trouve entravée.

Les modifications apportées à la LAD dans le cadre de la Loi de Vanessa permettent l'adoption de règlements exigeant des titulaires d'une autorisation liée à un instrument médical qu'ils fournissent au ministre des renseignements sur les mesures prises au sujet des risques survenus à l'étranger relatives aux instruments médicaux commercialisés au Canada. L'alinéa 30(1.2)(d) permet l'adoption de règlements exigeant la déclaration des mesures suivantes à Santé Canada :

- les risques communiqués à l'extérieur du Canada;
- les changements apportés à l'étiquetage à l'extérieur du Canada;
- les rappels, réévaluations et les suspensions ou les révocations d'autorisations, notamment de licences, survenus à l'extérieur du Canada.

Ces règlements accorderaient à Santé Canada des renseignements plus ciblés et pertinents au sujet des mesures adoptées dans d'autres pays en ce qui a trait aux risques graves de préjudice à la santé humaine découlant

¹ Health Canada relies on rules in the MDR to categorize medical devices into one of four risk classifications: Class I, II, III or IV. Class I represents devices that are the lowest risk to health, for example a wound dressing, and Class IV represents devices that are the highest risk to health, for example a coronary stent.

¹ Santé Canada s'appuie sur les règles du RIM pour répartir les instruments médicaux en quatre classes de risque : soit la classe I, II, III ou IV. La classe I regroupe les instruments présentant le risque le plus faible pour la santé, par exemple un pansement pour plaie, tandis que la classe IV comprend les instruments qui présentent les risques les plus élevés pour la santé, par exemple une endoprothèse coronaire.

Canada. This is particularly important for actions that are typically not made public, such as reassessments, and that are therefore less likely to come to Health Canada's attention.

Having better information would permit Health Canada to follow up appropriately with either the medical device authorization holder or the foreign regulatory jurisdiction. It would also enable Health Canada to act sooner if there is a serious risk posed by the device. To implement the proposed amendments, other sections of the MDR which require similar information (i.e. section 59 of the MDR) would be modified to ensure that there is no duplication.

Regulations to improve post-market surveillance

Annual summary reports

Amendments to the MDR are necessary to implement a post-market vigilance tool that is lacking for medical devices: annual summary reports (ASRs). ASR requirements have been present in the FDR for drugs since 2011 (FDR C.01.018) and are a requirement of the 2017 European Commission regulations for medical devices that will be fully implemented for most devices² by 2020. The addition of ASR requirements to the MDR would align the requirements for medical devices with those of drugs and would reflect international standards that support the post-market surveillance of medical devices.

Issue-related analysis of safety and effectiveness

Existing information-request provisions in the MDR, sections 25 and 39, allow Health Canada to request information or samples to determine whether the device meets the applicable safety and effectiveness requirements. The ability to require manufacturers to analyze these elements in light of specific real world situations would facilitate better tracking and reporting of issues that can have an impact on the safety of devices for Canadians. Such requirements exist in the FDR (C.01.019), which allow Health Canada to request a critical analysis of a drug product for the purpose of post-market assessment.

² The transitional provisions mean that provisions regarding in vitro devices will not be fully implemented until 2022 in the European Union.

d'instruments médicaux commercialisés au Canada. Il s'agit d'un élément particulièrement important pour les mesures qui ne sont généralement pas rendues publiques, comme les réévaluations, et qui sont, conséquemment, moins susceptibles d'être portées à l'attention de Santé Canada.

Santé Canada, muni de meilleurs renseignements, serait davantage en mesure d'effectuer un suivi adéquat soit auprès du titulaire de l'autorisation liée à l'instrument médical, soit auprès de l'administration de réglementation étrangère. Ceci permettrait également à Santé Canada d'agir plus rapidement en cas de risque grave lié à l'instrument médical. D'autres articles du RIM, exigeant des renseignements semblables (c'est-à-dire l'article 59 du RIM), devront être modifiés pour mettre en œuvre les modifications proposées afin de faire en sorte qu'il n'y ait pas de dédoublement.

Réglementation visant à améliorer la surveillance après la mise en marché

Rapports de synthèse annuels

Il est nécessaire de modifier le RIM afin de mettre en œuvre des outils de vigilance après la mise en marché dont sont dépourvus les instruments médicaux : les rapports de synthèse annuels (RSA). Les RSA à l'égard des drogues figurent parmi les exigences du RAD depuis 2011 (RAD C.01.018). Ils sont également exigés en vertu du règlement de 2017 de la Commission européenne sur les instruments médicaux qui sera entièrement mis en application à l'égard de la majeure partie des instruments² d'ici 2020. L'ajout des exigences de RSA au RMI permettrait d'harmoniser les exigences à l'égard des instruments médicaux à celles des drogues et serait conforme aux normes internationales étayant la surveillance après la mise en marché des instruments médicaux.

Analyse de la sûreté et de l'efficacité liées à un problème

Les dispositions actuelles du RIM portant sur les demandes de renseignements, soit les articles 25 et 39, permettent à Santé Canada de demander des renseignements ou des échantillons afin de déterminer si l'instrument satisfait aux exigences de sûreté et d'efficacité en vigueur. La capacité d'exiger des fabricants qu'ils analysent ses éléments relativement à des conditions réelles favoriserait un meilleur suivi et rapport des problèmes pouvant avoir une incidence sur la sûreté des instruments pour les Canadiens. Le RAM comprend déjà de telles exigences (C.01.019), ce qui permet à Santé Canada de demander une analyse critique d'une drogue aux fins d'une évaluation après la mise en marché.

² Les dispositions transitoires signifient que les dispositions concernant les instruments in vitro ne seront pas entièrement mises en œuvre dans l'Union européenne jusqu'en 2022.

*Provisions to remove unnecessary burden**Revising the reference to quality standards*

The MDR require that medical device manufacturers provide copies of a quality management certificate to certify that they comply with the specified International Organization for Standardization (ISO) standard set out in the application section of the regulations (section 32). Because the ISO standard is specifically mentioned in the regulations by name, the regulations must be amended each time the ISO standard changes. Given the global nature of medical device manufacturing and widespread use of the standard, manufacturers of medical devices undertake to revise their manufacturing processes once a change to the ISO standard is released; however, an amendment to the MDR is required in order to refer to the changed standard in Canada. Failure to amend the regulation in a timely fashion would result in Canada continuing to refer to an outdated standard while other countries have adopted the new ISO standard. This could lead to uncertainty for manufacturers and potential delay in medical devices being brought to the Canadian market. Section 30.5 of the FDA allows for regulations that reference a document that is amended from time to time (i.e. ambulatory reference).

Objectives

The objectives of the proposed regulatory amendments are to

- operationalize the powers included in Vanessa's Law to require assessments, tests and studies by establishing the rules needed to structure the exercise of those powers for medical devices;
- further support post-market medical device safety by creating
 - new rules for reporting actions in foreign jurisdictions for the highest risk medical devices, which will provide timely and targeted information, and
 - a requirement for medical device manufacturers to annually review risk information about their products and notify Health Canada when there has been a change in the risk/benefit profile;
- create a transactional tool by which Health Canada can ask medical device authorization holders to analyze the safety and effectiveness of their products in response to a post-market signal; and
- provide greater certainty for medical device manufacturers about the standards they must meet regarding quality management for medical devices.

*Dispositions visant à éliminer le fardeau inutile**Révision du renvoi aux normes de qualité*

Le RIM exige que les fabricants d'instruments médicaux fournissent des copies d'un certificat de gestion de la qualité attestant de leur conformité à la norme de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) établie à l'article applicable du Règlement (article 32). Or, la norme de l'ISO est nommée par son nom dans le Règlement. Conséquemment, le Règlement doit être modifié chaque fois que la norme de l'ISO est modifiée. Étant donné la nature mondiale de l'industrie de fabrication d'instruments médicaux et l'utilisation répandue de la norme en question, les fabricants d'instruments médicaux procèdent à la révision de leurs processus de fabrication lorsqu'un changement à la norme de l'ISO est publié. Toutefois, le RIM doit faire l'objet d'une modification officielle afin d'effectuer un renvoi à la norme à jour pour le Canada. Faute de modifier rapidement le Règlement, le Canada continuerait de suivre une norme désuète, tandis que les autres pays auraient adopté la nouvelle norme de l'ISO. Ceci pourrait générer des incertitudes pour les fabricants ainsi que des retards éventuels pour l'entrée d'instruments médicaux sur le marché canadien. L'article 30.5 de la LAD permet d'adopter des règlements renvoyant à un document, avec ses modifications successives (c'est-à-dire une incorporation par renvoi).

Objectifs

Les objectifs du projet de modification réglementaire sont les suivants :

- rendre opérationnels les pouvoirs inclus dans la Loi de Vanessa visant l'exigence d'évaluations, d'essais et d'études par l'établissement des règles nécessaires pour encadrer l'exercice de ces pouvoirs à l'égard des instruments médicaux;
- soutenir davantage la sûreté des instruments médicaux après leur mise en marché en créant :
 - de nouvelles règles pour la déclaration des mesures adoptées dans d'autres pays à l'égard d'instruments médicaux comportant le risque le plus élevé, lesquelles permettront d'obtenir rapidement des renseignements ciblés,
 - l'exigence pour les fabricants d'instruments médicaux de procéder à l'évaluation annuelle des renseignements quant aux risques de leurs produits et d'informer Santé Canada en cas de changement au profil des risques et des avantages;
- créer un outil transactionnel par l'entremise duquel Santé Canada peut demander aux titulaires d'une autorisation liée à un instrument médical d'analyser la sûreté et l'efficacité de ses produits en réponse à des signaux reçus après la mise en marché de ceux-ci;

Together, the proposed regulatory amendments are intended to enable Health Canada to regulate medical devices more efficiently and effectively, based on a life cycle approach.

Description

Vanessa's Law provisions that require supporting regulations

This proposal includes regulatory amendments to support sections 21.31 and 21.32 of Vanessa's Law so as to fully operationalize the Minister's authority to order medical device licence holders to conduct an assessment, collect information, conduct additional tests and studies, and/or monitor experience. The proposed regulations would apply to medical device licence holders for Class II, III and IV medical devices.³ They would not apply to establishment licence holders for Class I medical devices, as these products are not licensed and establishment licence holders who import or distribute these products may not have access to the information required to conduct an assessment or carry out tests and studies.

This proposal also includes amendments to the *Food and Drug Regulations* (FDR) to clarify the regulations currently in place with respect to the assessment power and the authority to require tests and studies for drugs. By amending the FDR, any potential inconsistencies or conflict in interpretation between the regulatory provisions for therapeutic products that are drugs and therapeutic products that are medical devices will be eliminated.

Assessments ordered under section 21.31 of the Act:

An order under section 21.31 would be issued by the Minister when new information has surfaced and the Minister wants a new assessment of the risk/benefit profile of the product considering both the old and new information. The proposed regulations would establish the following

³ Health Canada relies on rules in the MDR to categorize medical devices into one of four risk classifications: Class I, II, III or IV. Class I represents devices that are the lowest risk to health, for example, a wound dressing, and Class IV represents devices that are the highest risk to health, for example, a coronary stent.

- fournir plus de certitude aux fabricants d'instruments médicaux quant aux normes à respecter en matière de gestion de la qualité des instruments médicaux.

Conjointement, les modifications réglementaires proposées visent à permettre à Santé Canada de réglementer les instruments médicaux de façon plus efficace et efficiente en adoptant une approche axée sur le cycle de vie.

Description

Dispositions de la Loi de Vanessa nécessitant l'appui d'un règlement

Cette proposition comprend les modifications réglementaires visant à soutenir la mise en application des articles 21.31 et 21.32 de la Loi de Vanessa afin de rendre pleinement opérationnels les pouvoirs ministériels d'ordonner aux titulaires d'une licence liée à un instrument médical d'effectuer une évaluation, de recueillir des renseignements, de réaliser des essais ou des études supplémentaires, ou de surveiller l'expérience. Le projet de règlement s'appliquerait aux titulaires d'une homologation d'un instrument médical de classe II, III et IV³. Il ne s'appliquerait pas aux titulaires d'une licence d'établissement à l'égard d'instruments médicaux de la classe I, car ces produits ne sont pas homologués et les titulaires d'une licence d'établissement qui importent ou distribuent ces produits n'ont pas nécessairement accès aux renseignements requis pour effectuer une évaluation ou réaliser des essais et des études.

Ce projet comprend également des modifications au *Règlement sur les aliments et drogues* (RAM) afin de clarifier la réglementation en vigueur en ce qui a trait au pouvoir d'évaluation et d'exiger des essais et des études à l'égard des drogues. En modifiant le RAM, tout écart ou conflit éventuel dans l'interprétation des dispositions réglementaires relatives aux produits thérapeutiques qui sont des drogues et aux produits thérapeutiques qui sont des instruments médicaux sera éliminé.

Évaluations ordonnées en vertu de l'article 21.31 de la Loi :

Le ministre délivrerait une ordonnance en vertu de l'article 21.31 advenant la découverte de nouvelles données, l'incitant à vouloir obtenir une nouvelle évaluation du profil des risques et des avantages du produit eu égard à tous les renseignements, antérieurs et nouveaux. Le projet

³ Santé Canada s'appuie sur les règles du RIM qui répartit les instruments médicaux en quatre classes de risque : soit la classe I, II, III ou IV. La classe I regroupe les instruments présentant le risque le plus faible pour la santé, par exemple, un pansement, tandis que la classe IV comprend les instruments qui présentent un risque plus élevé pour la santé, par exemple, une endoprothèse coronaire.

with respect to an order made under section 21.31 of the Act:

- The order must relate to a Class II, III or IV medical device;
- The person to whom the order relates must be the holder of the authorization (i.e. the medical device licence) for that device;
- The Minister must have reasonable grounds to believe that the benefits or risk of injury to health associated with the medical device are significantly different than they were when the licence was issued;
- The Minister shall, after examining the results of an assessment, inform the medical device licence holder of the results of the examination;
- The Minister shall publish on the Government of Canada website a summary of the results of the examination along with a description of the action that the Minister has taken or may take as a consequence of the examination; and
- If the licence holder fails to comply with the order or if the results of the assessment are inadequate, the Minister may suspend the medical device licence.

Tests, studies and other activities ordered under section 21.32 of the Act

Orders for tests and studies would be used when the Minister deems that it is necessary for the medical device licence holder to monitor the benefits, harms and uncertainties of a device through conducting tests or studies, monitoring experience with the device or compiling information. The tests and studies order could be used to monitor benefits and harms associated with a device, for example, monitoring long-term complications with a device. The tests and studies provision could also address benefits and harms that are outside the stated use of a device or the parameters of the device licence, for example, when there are concerns regarding the risks of off-label device use. The proposed regulations would establish the following with respect to an order made under section 21.32 of the Act:

- The order must relate to a Class II, III or IV medical device;
- The person to whom the order relates must be the holder of the authorization (i.e. the medical device licence) for that device;
- The Minister must have reasonable grounds to believe that there are significant uncertainties relating to the benefits and harms associated with the medical device;
- The medical device licence holder must be currently unable to provide the Minister with information to manage those uncertainties;

de règlement établirait les éléments suivants à l'égard d'un ordre délivré en vertu de l'article 21.31 de la Loi :

- L'ordre doit viser un instrument médical de classe II, III ou IV;
- La personne visée par l'ordre doit être le titulaire de l'autorisation (c'est-à-dire de l'homologation d'un instrument médical) à l'égard de l'instrument;
- Le ministre doit avoir des motifs raisonnables de croire que les avantages ou les risques de préjudice pour la santé associés à l'instrument médical sont considérablement différents de ce qu'ils étaient au moment de la délivrance de la licence;
- Le ministre doit informer le titulaire d'une homologation d'un instrument médical des résultats de l'examen après avoir examiné les résultats de l'évaluation;
- Le ministre doit publier sur le site Web du gouvernement du Canada un sommaire des résultats de l'examen ainsi qu'une description des mesures qu'il a prises ou pourrait prendre à la suite de l'examen;
- En cas de défaut par le titulaire d'une homologation à se conformer à l'ordre ou advenant que les résultats de l'évaluation soient inadéquats, le ministre pourra suspendre l'homologation d'un instrument médical.

Essais, études et autres activités ordonnés en vertu de l'article 21.32 de la Loi

Les ordonnances exigeant des essais et des études seraient utilisées lorsque le ministre estime qu'il est nécessaire que le titulaire d'une homologation d'un instrument médical surveille les avantages, les effets indésirables et les incertitudes liés à un instrument en réalisant des essais ou des études ou par la surveillance de l'expérience quant à un instrument ou en recueillant des renseignements. L'ordre visant des essais ou des études pourrait être utilisé pour effectuer le suivi des avantages et des effets indésirables liés à un instrument, par exemple, la surveillance avec un instrument des complications à long terme. La disposition concernant les essais et les études pourrait également permettre de prendre en compte les avantages et les effets indésirables outrepassant l'utilisation prévue d'un instrument ou les paramètres de l'homologation de l'instrument. Par exemple, dans le cas de préoccupations entourant les effets indésirables découlant d'un usage hors indication d'un instrument. Le projet de règlement établirait ce qui suit à l'égard d'un ordre délivré en vertu de l'article 21.32 de la Loi :

- L'ordre doit viser un instrument médical de classe II, III ou IV;
- La personne visée par l'ordre doit être le titulaire de l'autorisation (c'est-à-dire de l'homologation d'un instrument médical) à l'égard de l'instrument;
- Le ministre a des motifs raisonnables de croire que les avantages et les effets nocifs liés à l'instrument médical soulèvent des incertitudes importantes;

- Any applicable requirements of the MDR as well as any terms and conditions made on the licence do not allow for sufficient information to be obtained to manage those uncertainties; and
- Before issuing an order, the Minister must consider whether the information-gathering activities proposed for the order are feasible and whether there are other less burdensome means of obtaining the information.

Activities specified in the order could include compiling information about the use of the device in other jurisdictions, conducting additional testing regarding the use of the device or monitoring the safety and effectiveness of the device on patients through a registry.

Notifying Health Canada of foreign risk actions

The MDR would be amended to require medical device licence holders and importers for Class II, III and IV medical devices to advise Health Canada when they or certain foreign regulators take any of the following actions with respect to a serious risk⁴ related to a device on the market in Canada:

- The communication of risks related to the medical device;
- Labelling changes on the device;
- Recalls;
- Reassessments; and
- Suspensions or revocations of the device licence.

Medical device licence holders and importers for Class II, III and IV medical devices would be expected to set up systems to monitor the information above in relevant foreign jurisdictions and, as per the proposed regulations, would be required to notify Health Canada within 72 hours of receiving the information above. As a result, preliminary and final reports with respect to incidents in foreign jurisdictions under section 59 will be repealed for these classes of device. No product licences are issued with

⁴ The elements used to determine "serious risk" can include, but are not limited, to (a) the seriousness of the adverse health consequence; (b) the vulnerability of the patient population; and (c) the extent of the population's exposure to the therapeutic product. For more information on serious risk, see Annex A of the Health Canada document [Amendments to the Food and Drugs Act: Guide to New Authorities](#).

- Le titulaire d'une homologation d'un instrument médical doit être dans l'incapacité immédiate de fournir au ministre des renseignements suffisants pour gérer ces incertitudes;
- Toute exigence applicable du RIM ainsi que toutes conditions dont l'homologation est assortie ne permettent pas de recueillir des renseignements suffisants pour gérer ces incertitudes;
- Avant d'émettre une ordonnance, le ministre tient compte de la faisabilité des activités de collecte de renseignements qu'il ordonnera et l'existence de moyens moins coûteux de recueillir ces renseignements.

L'ordonnance pourrait notamment exiger la collecte de renseignements concernant l'utilisation de l'instrument dans d'autres pays, la réalisation d'essais supplémentaires au sujet de l'utilisation de l'instrument, ou la surveillance de la sûreté et de l'efficacité de l'instrument pour les patients par l'entremise d'un registre.

Aviser le Ministère des mesures prises au sujet des risques survenus à l'étranger

Le RIM serait modifié pour exiger des titulaires d'une homologation d'un instrument médical et des importateurs d'instruments médicaux de classe II, III et IV qu'ils informen Santé Canada lorsqu'ils, ou des organismes de réglementation spécifiques, prennent l'une des mesures suivantes à l'égard d'un instrument vendu sur le marché au Canada et présentant un risque grave⁴ :

- La communication des risques liés à l'instrument médical;
- Les changements apportés à l'étiquetage de l'instrument;
- Les rappels;
- Les réévaluations;
- Les suspensions ou les révocations de l'homologation d'un instrument.

Les importateurs et les titulaires de l'homologation d'un instrument médical de classe II, III et IV devraient établir des systèmes afin de surveiller les éléments susmentionnés dans les pays étrangers ciblés et seraient tenus, conformément au projet de règlement, de les déclarer à Santé Canada dans un délai de 72 heures suivant la réception de ces renseignements. Par conséquent, les rapports préliminaires et finaux concernant les rapports d'incidents survenus à l'étranger en vertu de l'article 59 seront abrogés pour

⁴ Les éléments suivants, qui ne constituent pas une liste exhaustive, peuvent être utilisés pour établir la présence d'un « risque grave », notamment : a) la gravité de l'effet indésirable sur la santé; b) la vulnérabilité de la population de patients; c) l'étendue de l'exposition de la population au produit thérapeutique. Consulter l'annexe A du document [Modifications à la Loi sur les aliments et drogues : Guide pour l'application des nouveaux pouvoirs](#) de Santé Canada pour obtenir davantage de renseignements sur les risques graves.

respect to Class I devices; however, the sale and import of Class I devices are subject to the medical device establishment licence requirements of the Regulations. Manufacturers and importers of Class I devices will continue to be subject to the reporting provisions for domestic and foreign reports that currently exist under section 59 of the MDR.

For Class II, Class III and Class IV, the intention is to limit the list of relevant foreign jurisdictions to foreign jurisdictions with regulatory bodies with which Health Canada has a Memorandum of Understanding or Mutual Recognition Agreement for medical devices and those countries that are part of the International Medical Device Regulators Forum. The list would be incorporated by reference into the regulation to ensure flexibility should agreements or membership change over time. At the present time, the list would contain fewer than 20 jurisdictions overall. Restricting the number of jurisdictions and specifying a timeline to report for medical device licence holders will provide Health Canada with targeted information from key regulatory partners and be less burdensome for reporting by medical device authorization holders. Section 59 of the MDR, which currently refers to the reporting of incidents involving medical devices that occur outside Canada, would be amended to align with the new foreign risk reporting requirements for Class II, III and IV medical devices.

Custom devices, devices available through special access and devices under investigational testing are currently subject to mandatory problem reporting requirements under section 59. The amendments would maintain the current requirements for custom, special access and Class I devices under investigational testing; however, the regulations would be amended so that Class II, III and IV devices, which are authorized for investigational testing, would be required to follow the new foreign reporting provisions.

Regulations to improve post-market surveillance

Annual summary reports

The regulations would be amended to create a requirement similar to section C.01.018 of the FDR that would

ces classes d'instruments. Les instruments médicaux de classe I ne sont pas homologués. Toutefois, la vente et l'importation des instruments médicaux de classe I sont assujetties aux dispositions quant aux licences d'établissement en vertu du Règlement. Les fabricants et les importateurs des instruments de classe I continueront d'être assujettis aux dispositions existantes relativement aux rapports d'incidents survenus au Canada ou à l'étranger en vertu de l'article 59 du RIM.

En ce qui a trait aux instruments de classe II, III et IV, l'intention est de limiter la liste de pays étrangers ciblés aux pays ayant des organismes de réglementation qui ont conclu des protocoles d'entente ou des accords de reconnaissance mutuelle avec Santé Canada à l'égard des instruments médicaux ainsi qu'aux pays membres du International Medical Device Regulators Forum. La liste serait incorporée par renvoi dans le règlement afin d'assurer une certaine souplesse en cas de modification des accords ou de la liste de membres au fil du temps. À l'heure actuelle, la liste comprendrait moins de 20 administrations en tout. En restreignant le nombre d'administrations et en précisant un échéancier de production de rapports pour les titulaires d'une homologation d'un instrument médical, Santé Canada sera en mesure d'obtenir des renseignements ciblés de la part de ses principaux partenaires réglementaires et de diminuer le fardeau de production de rapports imposé aux titulaires d'une homologation à l'égard d'un instrument médical. L'article 59 du RIM, lequel fait présentement référence à la production de rapports d'incident survenu à l'étranger relativement à un instrument médical, serait modifié pour s'harmoniser aux nouvelles exigences de production de rapports sur les risques liés aux instruments médicaux de classe II, III et IV.

Les instruments faits sur mesure, les instruments médicaux aux fins d'un accès spécial et les instruments médicaux pour essais expérimentaux sont actuellement soumis à des exigences de rapport d'incident obligatoires en vertu de l'article 59. Les modifications maintiendraient les exigences actuelles relatives aux instruments faits sur mesure, aux fins d'accès spécial et aux instruments de classe I en cours d'essais expérimentaux; toutefois, le Règlement serait modifié de manière à ce que les instruments de classe II, III et IV autorisés pour des essais expérimentaux soient tenus de respecter les nouvelles dispositions en matière de rapport quant aux mesures prises par des pays étrangers.

Réglementation visant à améliorer la surveillance après la mise en marché

Rapports de synthèse annuels

Le règlement serait modifié afin de créer une exigence semblable à l'article C.01.018 du RAD exigeant des

require medical device licence holders (i.e. manufacturers of Class II, III and IV devices) to

(1) review the information they received under the regulations or became aware of in the last 12 months about the medical device related to

- adverse effects;
- reported problems;
- incidents; and
- risks;

(2) prepare an annual summary report (ASR).

In preparing the report, licence holders would need to assess the benefit and risks of their devices and determine whether

- there has been a decrease in any of the benefits of the device;
- the risks are more likely to occur;
- the consequences for patients or users may be more serious, if a risk occurs; or
- any new risk has been identified.

If, after preparing the report, a licence holder finds that there has been a change in the risk-benefit profile of the medical device, they will be required to notify Health Canada in writing within 72 hours.

The requirement would also specify that

- the Minister may request the ASRs and the information used to create them;
- the Minister may set a date when the ASRs must be submitted to Health Canada once requested; and
- manufacturers are required to retain copies of the ASRs for seven years.

Additional information regarding the preparation of an ASR would be provided in guidance.

Issue-related analysis of safety and effectiveness

Sections 25 and 39 of the MDR would be amended to give the Minister the ability to require manufacturers of Class I devices and medical device licence holders for Class II, III and IV devices to prepare an analysis of an issue related to the safety and effectiveness of a device when requested to do so. The analysis would be requested when the Minister needs it in order to complete a post-market review of safety and effectiveness in response to a signal regarding the device. In keeping with the current requirements of

titulaires d'une homologation d'instrument médical (c'est-à-dire les fabricants d'instruments de classe II, III et IV) qu'ils :

(1) révisent les renseignements reçus en vertu des exigences réglementaires ou dont ils ont pris connaissance au cours des 12 derniers mois au sujet d'un instrument médical lié à :

- des effets nocifs;
- des problèmes signalés;
- des incidents;
- des risques;

(2) préparent un rapport de synthèse annuel (RSA).

Les titulaires d'une homologation devraient évaluer les avantages et les risques liés à leurs instruments dans le cadre de la préparation de leur rapport et déterminer les faits suivants :

- s'il y a eu une baisse de l'un ou l'autre des avantages de l'instrument;
- si les risques sont plus susceptibles de se produire;
- les répercussions pour les patients ou utilisateurs sont plus élevées si le risque se matérialise;
- si un nouveau risque a été identifié.

Si, une fois le rapport préparé, le titulaire d'une homologation constate qu'il y a eu un changement dans le profil de risque et des avantages de l'instrument médical, il devra en aviser Santé Canada par écrit à l'intérieur d'un délai de 72 heures.

L'exigence préciserait également que :

- le ministre peut demander les RSA ainsi que les renseignements utilisés pour les rédiger;
- le ministre peut fixer une date pour la soumission à Santé Canada des RSA, une fois la demande formulée;
- les fabricants sont tenus de conserver des copies des RSA pendant une période de sept ans.

D'autres renseignements concernant la préparation d'un RSA seraient fournis dans des lignes directrices.

Analyse de la sûreté et de l'efficacité liées à un problème

Les articles 25 et 39 du RAM seraient modifiés afin d'accorder au ministre le pouvoir d'exiger des fabricants d'instruments de classe I et aux titulaires d'une homologation d'un instrument médical de classe II, III ou IV qu'ils préparent, à la demande de Santé Canada, une analyse d'un problème lié à la sûreté et à l'efficacité d'un instrument médical. Le ministre demanderait une analyse lorsque celle-ci serait nécessaire pour réaliser un examen après la mise en marché quant à la sûreté et l'efficacité d'un

sections 25 and 39, the Minister could request that the manufacturer provide analysis regarding a particular event or events related to the safety and effectiveness requirements set out in sections 10–20 of the regulations. The intention is to provide details regarding the form of the analysis in guidance, which could include

- analysis of the device incidents;
- exposure data;
- the manufacturer’s conclusions regarding the safety and effectiveness of the device; and
- if necessary, a risk mitigation strategy.

Other additional information relating to the applicable safety and effectiveness standards could also be requested. Paragraph 40(1)(d) of the MDR would also be amended so that, should manufacturers fail to comply with a request for analysis pursuant to section 39, the Minister would have the ability to suspend the licence for devices from Class II through Class IV. The Minister would also have the discretion to order a stop sale of Class I devices (pursuant to subsection 25(2)) should a manufacturer not comply with a request for analysis pursuant to section 25.

Provisions to remove unnecessary burden

Revising the reference to quality systems

Section 32 of the MDR would be amended to provide an ambulatory incorporation by reference to the ISO document that addresses quality management systems for medical devices.

Regulatory development

Consultation

Health Canada has engaged stakeholders extensively since 2010 to understand their various positions on the concepts underlying Vanessa’s Law. For example, Health Canada hosted a series of three technical discussions with stakeholders in late 2010 and early 2011 on regulatory modernization and regulating drugs and medical devices based on a life cycle approach. These discussions covered topics such as terms and conditions, tests and studies, suspension, and revocation. Many of these components resulted in provisions found under Vanessa’s Law. For more information on these technical discussions, visit [Health Canada’s website](#).

A notice of intent (NOI) was posted on the Health Canada website on April 10, 2018, announcing Health Canada’s

instrument suivant un rapport d’incident à son sujet. Conformément aux exigences actuelles prévues aux articles 25 et 39, le ministre pourrait demander au fabricant de fournir une analyse concernant un ou des incidents en particulier portant sur les exigences relatives à la sûreté et à l’efficacité qui figurent aux articles 10 à 20 du règlement. Des renseignements détaillés concernant la forme de l’analyse seraient présentés dans des lignes directrices, lesquels pourraient inclure :

- une analyse des incidents liés à l’instrument;
- des données sur l’exposition;
- les conclusions du fabricant au sujet de la sûreté et de l’efficacité de l’instrument;
- si nécessaire, une stratégie d’atténuation des risques.

D’autres renseignements concernant les normes applicables en matière de sûreté et d’efficacité pourraient également être demandés. L’alinéa 40(1)d) du RIM serait également modifié afin que Santé Canada ait le pouvoir de suspendre l’homologation d’instruments de classe II à IV en cas de défaut par le fabricant de se conformer à une demande d’analyse formulée en vertu de l’article 39. Santé Canada pourrait également, à sa discrétion, ordonner l’arrêt de la vente d’instruments de classe I [en vertu du paragraphe 25(2)] si un fabricant décide de ne pas se conformer à une demande d’analyse conformément à l’article 25.

Dispositions visant à éliminer le fardeau inutile

Révision du renvoi aux systèmes de qualité

L’article 32 du RIM serait modifié afin d’incorporer par renvoi le document de l’ISO portant sur les systèmes de gestion de la qualité des instruments médicaux.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Santé Canada a consulté les intervenants de façon exhaustive depuis 2010 afin de comprendre leurs différents points de vue à l’égard des concepts sous-jacents à la Loi de Vanessa. Par exemple, Santé Canada a organisé une série de trois discussions techniques avec des intervenants vers la fin 2010 et au début 2011 au sujet de la modernisation réglementaire des drogues et des instruments médicaux en fonction d’une approche axée sur le cycle de vie. Ces discussions portaient sur des sujets comme l’assortiment de conditions, les essais et les études, les suspensions et les révocations. Bon nombre de ces composantes ont donné lieu aux dispositions qu’on retrouve dans la Loi de Vanessa. Veuillez consulter le [site Web de Santé Canada](#) pour obtenir plus de renseignements sur ces discussions techniques.

Santé Canada a publié sur son site Web le 10 avril 2018 un avis d’intention (AI) annonçant son intention de proposer

intention to propose regulatory changes to strengthen the post-market surveillance and risk management of medical devices in Canada, including regulations relating to Vanessa's Law. The NOI was also sent by email to all medical device licence holders (roughly 3 700 manufacturers of Class II, III and IV devices, both Canadian and foreign). Three stakeholders posed questions of clarification following the email, but none raised concerns with the proposals.

From May to July 2018, the regulatory proposals were presented at several events including two conferences held on May 16, 2018: the Canadian Association of Professional Regulatory Affairs conference and the bi-annual MedTech conference. Health Canada also discussed the proposal during a bilateral meeting with MEDEC,⁵ in May 2018. An additional webinar presentation was made to 60 representatives from MEDEC companies on July 11, 2018, as part of a larger session on all device-related initiatives under the [regulatory review of drugs and devices](#). Throughout these events, points of clarification were asked regarding the proposals, for example regarding the scope of applicable devices, timelines and how often Health Canada anticipates using the order powers. No negative feedback was received during these meetings regarding the nature or impact of these proposals.

In addition to the events held between May and July 2018, a webinar was held on November 22, 2018, with over 200 industry representatives. The purpose of the online information session was to provide additional details on the proposals to medical device manufacturers and importers. There were no comments received; however, participants did ask questions about the timing of the proposal and when draft regulations could be expected. Participants who were not able to participate in the webinar were sent the presentation materials and a link to the audio version of the webinar. Following the webinar, one set of follow-up questions was received regarding the anticipated use of the tests and studies provision. An update was given to MEDEC on November 8, 2018, during a bilateral meeting between MEDEC and Health Canada.

A costing survey was sent out on January 7, 2019, to all medical device licence holders and establishment licence holders for importation, those who hold establishment

des changements réglementaires afin de renforcer la surveillance après la mise en marché des instruments médicaux au Canada ainsi que la gestion des risques, en proposant l'adoption de règlements liés à la Loi de Vanessa. L'AI a également été envoyée par courriel à tous les titulaires d'une homologation d'instrument médical (soit environ 3 700 fabricants d'instruments de classe II, III et IV, situés au Canada et à l'étranger). Trois intervenants ont demandé des clarifications à la suite du courriel, mais aucun n'a soulevé de préoccupations liées au projet de règlement.

De mai à juillet 2018, le projet de règlement a été présenté dans le cadre de plusieurs activités, incluant deux conférences qui se sont tenues le 16 mai 2018, soit celle de l'Association canadienne des professionnels en réglementation et la conférence bisannuelle MedTech. Santé Canada a également discuté de son projet de règlement au cours d'une rencontre bilatérale avec MEDEC⁵ en mai 2018. Une présentation via webinaire a été adressée à 60 représentants d'entreprise membres de la MEDEC le 11 juillet 2018 dans le cadre d'une séance plus générale portant sur toutes les initiatives liées aux instruments médicaux organisées dans le cadre de l'[examen réglementaire des drogues et des instruments](#). Tout au long de ces événements, on a demandé la clarification de certains éléments au sujet du projet de règlement; par exemple, sur la gamme d'instruments visés, les échéanciers et la fréquence à laquelle Santé Canada prévoit utiliser les pouvoirs d'ordonnance du ministre. Aucune rétroaction négative n'a été reçue au cours de ces réunions quant à la nature ou à l'incidence du projet de règlement.

En plus des activités tenues de mai à juillet 2018, un webinaire regroupant plus de 200 représentants de l'industrie a été organisé le 22 novembre 2018. La séance d'information en ligne visait à fournir des détails supplémentaires sur le projet de règlement aux fabricants et aux importateurs d'instruments médicaux. Aucun commentaire n'a été reçu; toutefois, les participants ont posé des questions au sujet du caractère opportun du projet ainsi que du moment auquel ils pouvaient s'attendre au dépôt du projet de règlement. Les participants qui n'étaient pas en mesure de participer au webinaire ont reçu les documents de la présentation ainsi qu'un lien vers la version audio de celui-ci. À la suite du webinaire, un ensemble de questions de suivi au sujet de l'utilisation prévue de la disposition relative aux essais et aux études a été reçu. Une mise à jour a été remise à la MEDEC le 8 novembre 2018 au cours d'une réunion bilatérale entre MEDEC et Santé Canada.

Un sondage sur les coûts a été envoyé le 7 janvier 2019 à tous les titulaires d'une homologation d'instrument médical, tous les titulaires d'une licence d'établissement à des

⁵ MEDEC is a national association representing 100 of the largest medical device manufacturers in Canada. While it is considered the primary medical device stakeholder in Canada, it only represents a fraction of medical device manufacturers in Canada.

⁵ MEDEC est une association regroupant 100 des plus importants fabricants d'instruments médicaux au Canada. Bien qu'elle soit considérée la principale intervenante relativement aux instruments médicaux au Canada, elle représente seulement une partie des fabricants d'instruments médicaux établis au Canada.

licences to manufacture Class I devices, and industry associations to support the cost-benefit analysis. A webinar was held on January 15, 2019, to review the costing survey with industry, and to answer questions on the survey itself. Approximately 200 stakeholders dialled in to the presentation and were offered the opportunity to ask questions about the costing survey and the proposal. Some participants asked about the applicability of the proposed provisions to different device classes but no negative comments were made about the proposal.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultations

Indigenous peoples are not expected to be disproportionately impacted by these proposals.

Instrument choice

Health Canada considered regulatory and non-regulatory options including:

1. *Status quo*

Vanessa's Law Order powers under sections 21.31 and 21.32 of the FDA

Vanessa's Law order powers under sections 21.31 (to require assessment) and 21.32 (to require tests and studies) of the FDA are not currently being used for medical devices. Regulations are required to clarify the circumstances and scope of the power that the Minister would exercise in orders made pursuant to sections 21.31 and 21.32.

Notifying Health Canada of foreign risk actions

The existing requirements specifying the content of the incident reports (subsection 60(2) and section 61 of the MDR) do not provide Health Canada with sufficiently detailed information regarding the corrective actions taken in the foreign jurisdictions and the potential impact of those corrective actions on medical devices in Canada. Furthermore, the existing regulations specify only that the manufacturer should send in the reports "as soon as possible" (paragraph 60(1)(b) of the MDR) instead of a specific time frame.

Annual summary reports

Health Canada does not currently receive any information comparable to an annual summary report for medical devices. If the status quo is maintained, Health Canada

fins d'importation et de fabrication d'instruments de classe I, et toutes les associations de l'industrie en vue d'appuyer la préparation de l'analyse coûts-avantages. Un webinaire a été organisé le 15 janvier 2019 afin d'examiner le sondage sur les coûts avec les membres de l'industrie et de répondre aux questions sur le sondage en soi. Environ 200 intervenants ont regardé la présentation et ont eu l'occasion de poser des questions au sujet du sondage sur les coûts et du projet de règlement. Certains participants ont posé des questions sur l'applicabilité des dispositions proposées à différentes classes d'instruments, mais aucun commentaire négatif n'a été reçu au sujet du projet de règlement.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

On ne s'attend pas à ce que les peuples autochtones soient disproportionnellement touchés par ce projet de règlement.

Choix de l'instrument

Santé Canada a soupesé différentes options réglementaires et non réglementaires, notamment :

1. *Statu quo*

Pouvoirs conférés par la Loi de Vanessa en vertu des articles 21.31 et 21.32 de la LAD

Les pouvoirs d'ordonnance prévus par la Loi de Vanessa en vertu des articles 21.31 (soit d'exiger une évaluation) et 21.32 (soit d'exiger des essais et des études) de la LAD ne sont actuellement pas utilisés à l'égard des instruments médicaux. La mise en place de règles est nécessaire afin de clarifier les circonstances et la portée du pouvoir que le ministre peut exercer lorsqu'il fait une ordonnance en vertu des articles 21.31 et 21.32.

Aviser Santé Canada des mesures relatives aux risques prises à l'étranger

Les exigences existantes relativement au contenu des rapports d'incidents [paragraphe 60(2) et article 61 du RIM] ne permettent pas à Santé Canada d'obtenir des renseignements suffisamment détaillés au sujet des mesures correctives adoptées par les autorités étrangères et de l'incidence éventuelle de ces mesures correctives sur les instruments médicaux au Canada. De plus, le règlement actuel précise seulement que le fabricant devrait envoyer le rapport « dans les plus brefs délais » [alinéa 60(1)b) du RIM] au lieu d'indiquer une échéance exacte.

Rapports de synthèse annuels

À l'heure actuelle, Santé Canada ne reçoit aucun renseignement comparable au contenu d'un rapport de synthèse annuel pour les instruments médicaux. Si le statu quo est

would not have access to annual analyses of incidents for Class II, III and IV medical devices.

Issue-related analysis of safety and effectiveness

While Health Canada currently requests some analytical information from manufacturers on a voluntary basis, there is no obligation for manufacturers to provide this information.

Revising the reference to quality systems

At the present time, the reference to the ISO standard is included directly in the regulations and therefore, when the international standard is updated, it requires a change in the regulations to reference the new standard. There is no non-regulatory option to address a change to the international standard.

2. Consideration of non-regulatory options

Vanessa's Law order powers under sections 21.31 and 21.32 of the FDA

The orders that the Minister may issue under sections 21.31 and 21.32 can be time-consuming and financially burdensome for authorization holders. A non-regulatory option could lead to uneven application of the order powers for devices. Further, it would be inconsistent with the approach for drugs, in which regulations were introduced in 2018.

Notifying Health Canada of foreign risk actions

After consideration, Health Canada determined that issuing guidance would not be sufficient to receive additional information about corrective actions resulting from incidents, due to the prescriptive nature of the existing incident report sections in the MDR. In addition, a non-regulatory approach would not be consistent with the approach taken for drugs and would therefore result in inconsistencies across product lines.

Annual summary reports

Health Canada considered using guidance for the annual summary report provision; however, in that instance, Health Canada would not be able to require manufacturers to notify when there was a change to the risk/benefit profile of a device. Given that this is an important safety component of this reporting requirement, Health Canada decided that a regulatory option would be preferable.

maintenu, Santé Canada n'aurait pas accès aux analyses annuelles des incidents liés aux instruments médicaux de classe II, III et IV.

Analyse de la sûreté et de l'efficacité liées à un problème

Santé Canada demande des renseignements analytiques aux fabricants sur une base volontaire; toutefois, ils ne sont nullement obligés de fournir ces renseignements.

Révision du renvoi aux systèmes de qualité

À l'heure actuelle, le renvoi à la norme ISO figure explicitement dans le règlement, ce qui signifie qu'il doit être modifié lorsque la norme internationale est mise à jour afin de renvoyer à la nouvelle norme. Il n'existe aucune option non réglementaire en réponse à une modification de la norme internationale.

2. Examen des options non réglementaires

Pouvoirs conférés par la Loi de Vanessa en vertu des articles 21.31 et 21.32 de la LAD

Les ordonnances ministérielles prévues en vertu des articles 21.31 et 21.32 peuvent être à la fois longues et exigeantes sur le plan financier pour les titulaires d'autorisations. L'adoption d'une option non réglementaire pourrait mener à une application inégale des pouvoirs du ministre à l'égard des instruments médicaux. De plus, cette option serait incohérente par rapport à l'approche prise à l'égard des drogues, dont la réglementation a été déposée en 2018.

Aviser le Ministère des mesures relatives aux risques prises à l'étranger

Après avoir sopesé ces éléments, Santé Canada a déterminé que la publication de lignes directrices ne serait pas suffisante pour obtenir des renseignements supplémentaires au sujet des mesures correctives adoptées à la suite d'incidents en raison de la nature prescriptive des articles relatifs aux rapports d'incidents existants dans le RIM. De plus, l'adoption d'une approche non réglementaire constituerait une incohérence par rapport à l'approche adoptée à l'égard des drogues, ce qui donnerait lieu à des écarts dans les différentes gammes de produits.

Rapports de synthèse annuels

Santé Canada a examiné la possibilité de mettre en place des lignes directrices relativement à la production de rapports de synthèse annuels; toutefois, le Ministère ne serait pas en mesure d'exiger des fabricants qu'ils l'avisent si ce qui est connu à propos des avantages et des risques liés à un instrument a changé. Puisqu'il s'agit d'une composante importante de sécurité quant à cette exigence de production de rapports, Santé Canada a ainsi déterminé qu'il serait préférable de recourir à une option réglementaire.

Issue-related analysis of safety and effectiveness

Consideration was given to making issue-related analysis a guidance-based tool, but this was not the preferred approach for the following reasons: (1) Health Canada could not require manufacturers to provide analysis of the safety and effectiveness of their devices with respect to particular signals; and (2) Health Canada already has a tool that requires manufacturers to provide information when there is a question about safety or effectiveness, but it does not specify “analysis” and is therefore insufficient.

Revising the reference to quality systems

As described above, there is no non-regulatory option to address a change to the international standard which is referenced in the MDR.

3. Regulatory

Vanessa’s Law order powers under sections 21.31 and 21.32 of the FDA

Regulations are the preferred option in order to specify how and when the Minister would be authorized to exercise these powers. They would set, in the MDR, the thresholds and procedures to be used with these powers. The proposed regulations are meant to ensure the effectiveness of the new provision of the Act and provide transparency while outlining procedural fairness steps for medical device licence holders.

Notifying Health Canada of foreign risk actions

Regulations are necessary for this provision, as the existing mandatory incident reporting requirements for foreign incidents do not provide sufficient information for licensed and higher-risk products.

Annual summary reports

Regulations are necessary as, in the absence of regulations, Health Canada would not be able to compel manufacturers to prepare annual summary reports and provide them to Health Canada when requested.

Issue-related analysis of safety and effectiveness

Given that sections 25 and 39 specify that information may be requested from manufacturers, amending the MDR would allow Health Canada to request an analysis of that

Analyse de la sûreté et de l’efficacité liées à un problème

On a examiné la possibilité de créer des lignes directrices liées à la préparation d’analyses liées aux problèmes, mais cette approche n’a pas été retenue pour les motifs suivants : (1) Santé Canada ne pourrait pas exiger des fabricants qu’ils fournissent une analyse de la sûreté et de l’efficacité de leurs instruments en ce qui a trait à des signaux particuliers; (2) Santé Canada dispose déjà d’un outil exigeant des fabricants qu’ils fournissent des renseignements lorsqu’on soulève une question au sujet de la sûreté ou de l’efficacité, mais il ne fait pas précisément référence à une analyse, ce qui le rend insuffisant à cette fin.

Révision du renvoi aux systèmes de qualité

Comme il est décrit ci-dessus, il n’existe aucune option non réglementaire en réponse à une modification de la norme internationale en ce qui concerne le renvoi figurant dans le RIM.

3. Option réglementaire

Pouvoirs conférés par la Loi de Vanessa en vertu des articles 21.31 et 21.32 de la LAD

La voie réglementaire est privilégiée afin de préciser la façon et le moment où le ministre serait autorisé à exercer ces pouvoirs. Les dispositions fixeraient, dans le RIM, les seuils et les procédures à respecter en ce qui a trait à ces pouvoirs. Le projet de règlement vise à s’assurer de l’efficacité de ces nouvelles dispositions de la Loi et fournit plus de transparence en décrivant les étapes d’équité procédurales relatives aux titulaires d’une homologation d’instrument médical.

Aviser le Ministère des mesures relatives aux risques prises à l’étranger

Cet élément exige l’adoption d’une disposition réglementaire, car les exigences existantes de déclaration obligatoire des incidents qui se sont produits à l’étranger ne permettent pas d’obtenir suffisamment de renseignements sur les produits homologués et à risque plus élevé.

Rapports de synthèse annuels

À défaut d’adopter des dispositions réglementaires, Santé Canada ne serait pas en mesure d’obliger les fabricants à préparer des rapports de synthèse annuels et à les lui soumettre, sur demande. Il est donc nécessaire de passer par la voie réglementaire.

Analyse de la sûreté et de l’efficacité liées à un problème

Les articles 25 et 39 précisent que le ministre peut demander des renseignements aux fabricants; or, la modification du RIM permettrait à Santé Canada de demander une

information, and specify the time frame in which the manufacturer must submit the analysis.

Revising the reference to quality systems

As described above, currently, regulations are always required to address a change to the international standard that is referenced in the MDR. The ambulatory reference proposal would eliminate the need for further regulatory amendments each time the international standard is changed.

Regulatory analysis

Benefits and costs

An analysis of the reported cost and benefit determined that the proposed regulations would have a low-cost impact on the medical device industry. This section provides a description of the methodology used in the analysis, a quantitative depiction of costs and a qualitative listing of potential direct benefits due to the proposed regulatory package.

Table 1 outlines the incremental costs to industry should it be required to report on an incident involving a medical device under either of the two proposed regulatory amendments. Costs reflect the average for each activity based on survey responses.

Table 1: Cost-benefit statement (in 2019 dollars)

	Stakeholder	Base Year Year 1	Final Year Year 10	Total (Present Value)	Annual Average ⁶
Quantitative impacts					
Annual summary report	Industry	\$457,800	\$457,800	\$3,440,473	\$457,800
Analysis of safety and effectiveness	Industry	\$486,150	\$486,150	\$3,653,530	\$486,150
Total costs		\$943,950	\$943,950	\$7,094,003	\$943,950

Tableau 1 : Énoncé des coûts-avantages (en dollars de 2019)

	Intervenant	Année de référence Année 1	Année de référence Année 10	Total (Valeur Actualisée)	Moyenne annuelle ⁶
Répercussions quantitatives					
Rapport de synthèse annuel	Industrie	457 800 \$	457 800 \$	3 440 473 \$	457 800 \$
Analyse de la sûreté et de l'efficacité	Industrie	486 150 \$	486 150 \$	3 653 530 \$	486 150 \$
Total des coûts		943 950 \$	943 950 \$	7 094 003 \$	943 950 \$

analyse de ces renseignements et de préciser un échéancier à l'intérieur duquel le fabricant doit soumettre l'analyse.

Révision du renvoi aux systèmes de qualité

Comme nous l'avons décrit ci-dessus, à l'heure actuelle, il est toujours nécessaire de modifier le renvoi à la norme internationale qui figure dans le RIM en cas de changement à celle-ci. L'incorporation par renvoi proposée permettrait d'éliminer cette nécessité d'apporter une modification législative chaque fois que la norme internationale est modifiée.

Analyse réglementaire

Avantages et coûts

L'analyse des coûts et des avantages déclarés indique que le règlement proposé aurait de faibles répercussions financières sur l'industrie des instruments médicaux. Cette section présente une description de la méthode utilisée pour l'analyse, la représentation quantitative des coûts et l'établissement de la liste qualitative des avantages directs éventuels de l'ensemble de la proposition réglementaire.

Le tableau 1 décrit les coûts supplémentaires encourus par l'industrie advenant qu'elle soit tenue de déclarer un incident impliquant un instrument médical en vertu de l'une ou de l'autre des modifications réglementaires proposées. Les coûts correspondent au coût moyen de chaque activité selon les réponses obtenues à l'issue du sondage.

⁶ The annual average is the total cost over 10 years in current dollars, divided by 10.

⁶ La moyenne annuelle est le coût total pour une période de 10 ans, calculé en dollars actuel et divisé par 10.

Methodology

A survey was drafted and distributed to over 4 000 potentially impacted stakeholders in order to determine the costs and benefits of the proposed regulatory amendments; the survey was sent to industry associations, some establishment licence holders (importers and Class I device manufacturers) and medical device licence holders.

Responses were divided into two categories, those originating from Canada and those originating from outside of Canada. This categorization was used to determine the effect of the proposed regulations on Canadian respondents and to use foreign responses as a comparator to determine response validity. Health Canada estimates were used to determine the multiplier that best represented the number of potentially affected regulatees for each proposed regulatory amendment in order to determine the total estimated cost to industry. The mean cost for each proposed regulatory amendment was used as the basis for the cost calculation. The mean was further adjusted to account for outliers in the responses. These outliers were most likely due to respondents providing numerical values that represented the costs per activity for the entire company's product lines.

The formula for calculating the costs is as follows:

$$M^{adjust} \times N = \text{cost of activity}$$

Where

- M^{adjust} represents the adjusted mean cost for a given activity; and
- N represents the number of times the activity is expected to occur each year.

Annual costs are presented over a 10-year period starting in 2020 and are discounted at 7%, as per Treasury Board requirements.⁷ Only costs that were determined to be incremental (i.e. outside of existing legislation and/or regulations) were included as being the cost of the regulatory proposal.

Costs

In the analysis and assessment of anticipated costs to industry, Health Canada only provided incremental cost estimates where new activities through the proposed regulations were identified. Activities that were already a requirement under existing regulations or legislation were

Méthode

On a conçu et distribué un sondage à plus de 4 000 intervenants pouvant être touchés par le projet de règlement afin d'établir les coûts et les avantages liés aux modifications proposées. Le sondage a été envoyé aux associations de l'industrie, à certains titulaires de licences d'établissement (importateurs et fabricants d'instruments de classe I) ainsi qu'aux titulaires de l'homologation d'un instrument médical.

Les réponses se divisaient en deux catégories, soit les réponses provenant du Canada et celles provenant de l'étranger. Cette catégorisation a été utilisée pour déterminer l'effet du projet de règlement sur les répondants canadiens et mettre à profit les réponses provenant de l'étranger en guise de point de comparaison pour déterminer la validité des réponses obtenues. Les estimations de Santé Canada ont été utilisées pour déterminer le facteur de multiplication le plus représentatif du nombre d'entités qui seraient réglementées à l'égard de chaque modification réglementaire proposée afin d'établir le total estimatif des coûts encourus par l'industrie. Le coût moyen de chaque modification réglementaire proposée a été utilisé en guise de base pour le calcul des coûts. Ce coût moyen a ensuite été ajusté pour tenir compte des valeurs aberrantes dans les réponses. Ces valeurs aberrantes proviennent probablement de répondants qui ont fourni des valeurs numériques représentant les coûts par activité pour l'ensemble de la gamme de produits de leur entreprise.

La formule suivante a été utilisée pour le calcul des coûts :

$$M^{ajustée} \times N = \text{coût de l'activité}$$

Où :

- $M^{ajustée}$ représente le coût moyen ajusté d'une activité donnée;
- N représente le nombre de fois que l'activité devrait se produire, par année.

Les coûts annuels sont présentés sur un horizon de 10 ans à compter de 2020, et comportent une réduction de 7 % conformément aux exigences du Conseil du Trésor⁷. Seuls les coûts dits supplémentaires (c'est-à-dire qui sont externes à la législation ou à la réglementation actuelle) ont été inclus comme étant liés au projet de règlement.

Coûts

Santé Canada a seulement fourni les coûts supplémentaires estimatifs dans l'analyse et l'évaluation des coûts anticipés pour l'industrie lorsqu'on identifiait de nouvelles activités découlant du projet de règlement. Les activités qui étaient déjà exigées en vertu des règlements ou

⁷ Treasury Board Secretariat, *Policy on Cost-Benefit Analysis*.

⁷ Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, *Politique sur l'analyse coût-avantages*.

not included in the final cost estimates. The net impact on government resources is not expected to be significant.

Vanessa's Law order powers under sections 21.31 and 21.32 of the FDA

The costs that would be imposed on manufacturers should the Minister choose to exercise the power to require an assessment, a test or a study stem from the Act and not the proposed amendments (as was the case for similar regulations that were brought into force for prescription drugs⁸). It is estimated that these powers may be exercised twice a year for assessments, and twice a year for tests and studies. The survey was used to ask stakeholders how much the incremental cost of the Minister's use of these powers would be. The average cost submitted from the survey responses to conduct an assessment was \$42,484 and the average cost for additional tests and studies ranged from \$76,137 to \$769,384, depending upon the complexity of the request. However, as the costs are borne by the Act, they have not been included to calculate the net cost of the proposed regulations.

Annual summary reports

Current ISO standard 13485 (Quality Management Systems for Medical Devices) instructs medical device manufacturers to compile information that Health Canada would want included in an annual summary report, such as an investigation into all reported complaints. However, the ISO standard falls short of specifying that the analyzed information must be assessed on an aggregate basis and compiled into an annual summary report. The proposed regulation specifies that manufacturers will compile this information into an annual summary report with content specified by Health Canada. Therefore, there will be costs associated with the proposed regulation for Class II, Class III and Class IV device manufacturers.

With the proposed regulations in place, Health Canada would expect to receive approximately 30 of these types of reports annually; this figure was determined by taking the average number of letters requested annually since 2013–14. The cost estimate takes into account industry that is headquartered in Canada and those members of industry with Canadian staff, but that may be headquartered elsewhere. While similar regulations are under way

des lois actuels ont été exclues des estimations finales des coûts. Les répercussions nettes prévues pour les ressources gouvernementales ne sont pas significatives.

Pouvoirs conférés par la Loi de Vanessa en vertu des articles 21.31 et 21.32 de la LAD

Advenant que le ministre choisisse d'exercer son pouvoir d'exiger une évaluation, un essai ou une étude, les coûts qui seraient imposés aux fabricants découleraient subséquentement de la Loi, et non des modifications proposées (à l'instar des dispositions réglementaires semblables qui sont entrées en vigueur à l'égard des drogues sur ordonnance⁸.) On estime que ces pouvoirs pourraient être exercés deux fois par année pour ce qui est à la fois des évaluations, et des essais et des études. On a eu recours à un sondage pour demander aux intervenants de définir les coûts supplémentaires qui découleraient de l'utilisation par le ministre de ces pouvoirs. Le coût moyen établi à partir des réponses du sondage pour la conduite d'une évaluation était de 42 484 \$; le coût moyen variait de 76 137 \$ à 769 384 \$ pour la réalisation d'essais et d'études supplémentaires, selon le degré de complexité de la demande. Toutefois, ces coûts sont attribuables à l'application de la Loi. Par conséquent, ils n'ont pas été utilisés pour calculer le coût net découlant du projet de règlement.

Rapports de synthèse annuels

La norme 13485 actuelle de l'ISO (systèmes de gestion de la qualité à l'égard des instruments médicaux) exige déjà des fabricants d'instruments médicaux qu'ils recueillent les renseignements que Santé Canada voudrait obtenir dans un rapport de synthèse annuel, comme les enquêtes menées à la suite de toutes les plaintes rapportées. Toutefois, la norme de l'ISO omet de préciser que les renseignements analysés doivent être évalués de façon agrégée, puis colligés dans un rapport de synthèse annuel. Le projet de règlement précise que les fabricants doivent colliger ces renseignements dans un rapport de synthèse annuel, dont le contenu sera précisé par Santé Canada. Par conséquent, la mise en œuvre du projet de règlement à l'égard des fabricants d'instruments de classe II, III et IV générera des coûts.

En outre, une fois le projet de règlement en vigueur, Santé Canada s'attend à recevoir environ 30 rapports de ce type par année. Ce nombre a été estimé à partir du nombre moyen de lettres demandées tous les ans depuis 2013-2014. L'estimation des coûts tient compte à la fois des industries ayant leur siège social au Canada et de celles comptant du personnel canadien mais pouvant avoir leur siège ailleurs. Bien que des règlements

⁸ *Regulations Amending the Food and Drug Regulations and the Regulations Amending the Food and Drug Regulations (DIN Requirements for Drugs Listed in Schedule C to the Food and Drugs Act that are in Dosage Form):SOR/2018-84*

⁸ *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues et Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (exigences d'identification numériques pour les drogues sous forme posologique visées à l'annexe C de la Loi sur les aliments et drogues) : DORS/2018-84*

in other regulatory jurisdictions, the costs were still assumed to be a new activity. Based on survey responses and applying the mean adjustment to account for the outliers, the cost to industry per product report would be \$15,260. This figure includes the collection and collation of reports, an analysis of the information and the submission of the report to Health Canada. The total cost across all medical device manufacturers would be \$457,800 per year in current dollars or \$3.4 million in present value (PV), discounted at 7% over a period of 10 years.

Amendments to sections 25 and 39: Analysis of safety and effectiveness

The analysis, activities and processes that would be associated with the completion of these reports may be wide-ranging and infrequent, as they would be specific to an already identified risk communicated to the manufacturer by Health Canada. It is anticipated that in a given year, Health Canada would only ask a very small number of manufacturers to provide these reports, as the proposed amendment is only intended to be used in the event that a signal has been identified by Health Canada and there is insufficient information to determine whether risk mitigation is necessary.

With the proposed regulations in place, Health Canada would expect to request and receive approximately 30 of these types of reports annually; this figure was determined by taking the average number of letters requested annually since 2013–2014. Although some of these reports may be reported to Health Canada on a voluntary basis, in order to produce a conservative estimate, the costs are considered to be new activities. Based on survey responses, the mean adjusted (i.e. removal of outliers) cost per product report would be \$16,205. Activities associated with the completion of these reports would include the collection of specified issue information and/or materials, the completion of an analytical report, and the submission of the report to Health Canada. The total cost to industry for this proposed amendment would be \$486,150 per year in current dollars or \$3.7 million PV over a period of 10 years.

Benefits

There are a number of benefits associated with the proposed amendments that, in concert, would improve Health Canada's ability to take risk mitigation measures when a risk is identified. The direct benefit of the proposed regulations is information gathering for the purposes of mitigating risk to health; this direct benefit cannot be quantified.

similaires soient en vigueur dans d'autres administrations de réglementation, ces coûts ont été supposés comme étant une nouvelle activité. Selon les réponses fournies au sondage, et en appliquant l'ajustement de la moyenne pour tenir compte des valeurs aberrantes, le coût, par produit, pour l'industrie, s'élèverait à 15 260 \$. Ce nombre comprend le recueil et la compilation de rapports, une analyse des renseignements et la soumission du rapport à Santé Canada. Le coût total par année pour l'ensemble des fabricants d'instruments médicaux s'élèverait à 457 800 \$ par année en dollars actuels, ou à 3,4 millions de dollars en valeur actuelle (VA), suivant l'application d'une réduction de 7 % sur une période de 10 ans.

Modifications aux articles 25 et 39 : Analyse de la sûreté et de l'efficacité

L'analyse, les activités et les processus qui seraient associés à la réalisation de ces rapports peuvent être à la fois vastes et peu fréquents, car ils seraient propres à un risque déjà cerné et communiqué au fabricant par Santé Canada. En moyenne, on prévoit que Santé Canada demanderait seulement à un très petit nombre de fabricants de fournir ces rapports, car la modification proposée servira uniquement lorsque Santé Canada identifie un signal et dispose de renseignements insuffisants pour déterminer la nécessité d'adopter des mesures d'atténuation des risques.

Une fois le projet de règlement en place, Santé Canada s'attendrait à demander et à recevoir environ 30 rapports de ce type par année. Ce nombre a été estimé à partir du nombre moyen de lettres demandées tous les ans depuis 2013-2014. Bien que certains de ces rapports puissent être signalés à Santé Canada sur une base volontaire afin de produire une estimation prudente des coûts, ceux-ci sont considérés comme étant de nouvelles activités. Selon les réponses fournies au sondage, le coût moyen ajusté (c'est-à-dire sans valeurs aberrantes) par rapport, par produit, s'élèverait à 16 205 \$. Les activités liées à la réalisation de ces rapports comprendraient la collecte de renseignements ou de documents précis au sujet d'un problème défini, la préparation d'un rapport analytique et la soumission du rapport à Santé Canada. Le coût total pour l'industrie de cette modification proposée s'élèverait à 486 150 \$ par année en dollars actuels ou à 3,7 millions de dollars en VA sur une période de 10 ans.

Avantages

Le projet de règlement comporte de nombreux avantages qui, rassemblés, amélioreraient la capacité de Santé Canada à adopter des mesures d'atténuation des risques, le cas échéant. L'avantage direct du projet de règlement est la collecte de renseignements à des fins d'atténuation des risques pour la santé. Cet avantage direct ne peut être quantifié.

Ability to collect necessary risk data

Medical devices cover a wide range of classes, each with varying risk and benefit thresholds. While a number of vigilance reporting regulations are already in place, the proposed regulations would provide Health Canada with an additional means of collecting risk information. For example, when a potential risk comes to the attention of Health Canada, the regulations would provide new measures to allow for the study of a specific issue related to the device.

Provide greater certainty to industry and critical information to Health Canada

Under the current regulations, manufacturers may be asked to provide additional post-market information to Health Canada when a risk has been identified; however, they are not required to provide analysis. As a result, in the absence of the requirement for analysis, manufacturers may not provide Health Canada with critical analysis and Health Canada may face delays in receiving the specific information needed to perform a risk assessment. The amendment would eliminate any uncertainty by clarifying the type of information that Health Canada would ask for in a post-market analysis and how it ought to be presented. Further, the regulations would specify when additional information could be requested and the form in which it must be presented, allowing industry to better prepare for requests for post-market reports.

Ambulatory reference to ISO 13485 standard

Survey responses indicated that industry was supportive of the proposed amendment to include an ambulatory reference to the latest ISO 13485 standard. This would continue Health Canada's alignment of the regulations with those of similar regulatory jurisdictions and allow industry to use a single audit standard in all of their markets. This will improve certainty for manufacturers and avoid potential delay in medical devices being brought to the Canadian market. It will also eliminate the need for a regulatory amendment each time the international standard changes.

Notifying Health Canada of foreign risk actions

Under section 59 of the MDR, medical device manufacturers are presently required to report to Health Canada

Capacité à recueillir les données nécessaires sur les risques

Les instruments médicaux se divisent en une vaste gamme de classes, lesquelles comportent différents seuils de risques et d'avantages. De nombreuses règles portant sur la production de rapports de vigilance existent à l'heure actuelle; toutefois, le projet de règlement accorderait à Santé Canada de nouveaux moyens de recueillir les renseignements sur les risques. Par exemple, lorsque Santé Canada prendrait connaissance d'un risque, le règlement lui accorderait de nouvelles mesures lui permettant d'étudier un problème particulier au sujet de l'instrument en question.

Offrir davantage de certitude à l'industrie et des renseignements essentiels à Santé Canada

En vertu du règlement actuel, les fabricants pourraient se voir demander par Santé Canada de fournir des renseignements supplémentaires suivant la mise en marché d'un instrument lorsqu'un risque est cerné. Toutefois, ils ne sont pas tenus de fournir une analyse. Conséquemment, en l'absence d'une telle exigence, les fabricants pourraient ne pas fournir à Santé Canada une analyse critique et Santé Canada pourrait être confronté à des retards dans la réception de renseignements spécifiques afin d'être en mesure de réaliser une évaluation des risques. Cette modification éliminerait toute incertitude à ce chapitre en clarifiant le type de renseignements que Santé Canada demanderait dans le cadre d'une analyse suivant la mise en marché ainsi que la façon dont ils devraient être présentés. De plus, la réglementation préciserait à quel moment ces renseignements pourrait être demandés et la façon dont ils devraient être présentés, ce qui permettrait à l'industrie de mieux se préparer aux demandes de rapports après la mise en marché.

Incorporation par renvoi à la norme ISO 13485

Les réponses au sondage ont indiqué que l'industrie était favorable à la proposition de modification visant à inclure un renvoi ambulatorio à la plus récente norme ISO 13485. Ceci permettrait à Santé Canada de poursuivre l'harmonisation des règlements avec ceux des organismes de réglementation semblables et permettrait à l'industrie de s'appuyer sur une seule norme de vérification pour l'ensemble de leurs marchés. Ceci pourrait régler certaines incertitudes qu'éprouvent les fabricants et éviter des retards éventuels dans l'entrée sur le marché canadien d'instruments médicaux. Il éliminera également la nécessité d'apporter une modification réglementaire chaque fois que la norme internationale est modifiée.

Aviser le Ministère des mesures prises au sujet des risques survenus à l'étranger

En vertu de l'article 59 du RIM, les fabricants d'instruments médicaux sont présentement tenus d'aviser Santé

incidents involving a medical device occurring inside or outside Canada. The proposal would limit the amount of information required in these reports and specify which jurisdictions manufacturers would be required to report on for products in Class II, III and IV. Because the MDR currently have a reporting requirement for actions in foreign jurisdictions and the proposed regulation would focus reporting to key international regulatory jurisdictions and specific activities for reporting, no new costs are anticipated. The program area currently receives approximately 900–1 000 reports per year; by specifying the reporting jurisdictions, the proposed amendments are anticipated to reduce this figure to an average of 441 reports per year. The provisions would lead to an estimated reduction in reports of approximately 560 reports from all industry or 27 fewer reports from Canadian firms alone. Based upon survey information submitted by industry, the average cost for submitting a report about foreign risk actions is \$19,302 per report.

More timely communication of risks

A component of Health Canada's mandate to help ensure the health and safety of the Canadian population through the regulation of the sale of therapeutic products is the timely communication of risks to Canadians. The proposed regulations would facilitate the communication of medical device risks by supporting the gathering of information of intrinsic value. Health Canada could then share the submitted information with Canadians through updates to product labelling, public statements, or information accessible by Canadians on the Government of Canada website. Similarly, by placing an emphasis on the analysis and study of the identified potential risk instead of simply reporting on the incident, industry would be in a stronger position to communicate their strategies to resolve the identified issue to Health Canada.

Total cost-benefit statement

Over a 10-year period, the proposed regulations would represent an annual cost burden on the medical device industry of \$943,950 or \$7.09 million PV over 10 years. This cost would be offset by a number of qualitative benefits that would increase post-market surveillance of medical devices and remove unnecessary burden to industry.

Canada de tout incident impliquant un instrument médical, qu'il se produise au Canada ou à l'étranger. Le projet de règlement limiterait les renseignements nécessaires dans ces rapports et préciserait les pays dans lesquels les fabricants seraient tenus de déclarer les incidents liés aux produits de classe II, III et IV. Le RIM comprend déjà une disposition portant sur la déclaration des mesures adoptées dans des pays étrangers. Le projet de règlement se concentrerait plutôt sur la déclaration d'activités précises survenant dans les principales administrations réglementaires internationales. Par conséquent, aucun nouveau coût pour l'industrie à cet égard n'est anticipé. Le secteur du programme reçoit actuellement environ 900 à 1 000 rapports par année; or, le projet de règlement devrait, selon les prévisions, réduire ce nombre à une moyenne de 441 rapports par année. Les dispositions entraîneraient une réduction estimée du nombre de déclarations d'environ 560 déclarations pour l'ensemble de l'industrie ou de 27 déclarations de moins pour les entreprises canadiennes seules. Selon les renseignements issus du sondage auprès des membres de l'industrie, le coût moyen de préparation d'un rapport sur les mesures relatives aux risques prises à l'étranger s'élève à 19 302 \$.

Communication plus rapide des risques

Le mandat de Santé Canada vise, entre autres, à assurer la santé et la sécurité de la population canadienne par l'entremise de la réglementation de la vente de produits thérapeutiques. L'une des mesures de sécurité est la communication rapide des risques aux Canadiens. Le projet de règlement faciliterait la communication des risques liés aux instruments médicaux en soutenant la collecte de renseignements de valeur intrinsèque. Santé Canada pourrait ensuite faire part aux Canadiennes et Canadiens des renseignements reçus par l'entremise des mises à jour à l'étiquetage des produits, de déclarations publiques ou de la publication de renseignements accessibles par les Canadiens sur le site Web du gouvernement du Canada. De façon similaire, en mettant l'accent sur l'analyse et l'étude des risques éventuels cernés plutôt que de simplement exiger la déclaration d'un incident, l'industrie sera en meilleure position pour communiquer ses stratégies à Santé Canada en vue de régler le problème.

Énoncé des coûts-avantages totaux

Le projet de règlement représente un fardeau financier annuel de 943 950 \$, ou de 7,09 millions de dollars selon la VA, sur 10 ans pour l'industrie des instruments médicaux. Ce coût serait compensé par de nombreux avantages qualitatifs qui augmenteraient la surveillance après la mise en marché des instruments médicaux et éliminerait un fardeau inutile imposé à l'industrie.

Small business lens

Primarily based in Ontario, Quebec and British Columbia,⁹ Canada's medical device sector is comprised of approximately 1 500 companies, employing 35 000 people;¹⁰ the sector is dominated by small and medium-sized enterprises (SMEs).¹¹ Over half of its companies (57%) have fewer than 25 employees and 37% have 25 to 49 employees. Only 4% of companies hire 50 to 150 employees and fewer than 1% have more than 150 employees.¹² Nearly 90% of the medical device facilities in Canada are Canadian-owned,¹³ however, foreign-owned global companies enjoy a larger share of the Canadian market.¹⁴

Canada's medical device sector is export-oriented, often bypassing the domestic market due to the stringent regulatory structures and relatively small market size.¹⁵ From 2011 to 2016, Canadian medical device exports increased from \$1.8 billion to \$3.1 billion.¹⁶ In 2016, Canada's medical device exports to the United States were \$2.1 billion, or 67% of Canada's total medical device exports.¹⁷ Netherlands (4%), Germany (4%), and China (3%) ranked the next three largest export destinations for Canada's medical devices.¹⁸

Although the majority of the Canadian medical device industry would be small business, the impacts stated in the proposed regulations would not disproportionately affect small business; approximately 40% of SMEs would be affected by the regulations annually. The regulations would not create any specific carve outs or exemptions for small business in Canada. Many small business

Lentille des petites entreprises

Le secteur des instruments médicaux est principalement établi en Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique⁹. Ce secteur comprend environ 1 500 entreprises qui emploient 35 000 personnes¹⁰. Il est principalement composé de petites et moyennes entreprises (PME)¹¹. Plus de la moitié des entreprises (57 %) comptent moins de 25 employés et 37 % ont de 25 à 49 employés. Seulement 4 % des entreprises emploient de 50 à 150 employés et moins de 1 % ont plus de 150 employés¹². Près de 90 % des établissements d'instruments médicaux au Canada appartiennent à des entités canadiennes¹³; toutefois, les entreprises internationales appartenant à des entités étrangères occupent une plus grande part du marché canadien¹⁴.

Le secteur canadien des instruments médicaux est axé sur l'exportation. Il évite souvent le marché intérieur en raison de la rigueur des structures réglementaires et de la taille relativement petite du marché¹⁵. De 2011 à 2016, les exportations canadiennes d'instruments médicaux ont augmenté et sont passées de 1,8 milliard de dollars à 3,1 milliards de dollars¹⁶. En 2016, les exportations canadiennes d'instruments médicaux vers les États-Unis s'élevaient à 2,1 milliard de dollars ou 67 % de toutes les exportations canadiennes d'instruments médicaux¹⁷. Les Pays-Bas (4 %), l'Allemagne (4 %) et la Chine (3 %) étaient les trois autres plus grands importateurs d'instruments médicaux canadiens¹⁸.

Bien que la majorité de l'industrie canadienne des instruments médicaux soit constituée de petites entreprises, les impacts énoncés dans le projet de règlement ne toucheraient pas de manière disproportionnée les petites entreprises. Environ 40% des PME seraient touchées chaque année par la réglementation. Le règlement ne créerait pas de découpage spécifique ou d'exemptions pour les petites

⁹ Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED). [Medical Devices – Industry Profile](#). Retrieved on February 1, 2019, from the ISED website.

¹⁰ MEDEC. Retrieved on February 1, 2019, from the MEDEC website.

¹¹ Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED). [Medical Devices – Industry Profile](#). Retrieved on February 1, 2019, from the ISED website.

¹² Snowdon, A., Zur, R., and Shell, J. (2011). Transforming Canada into a global centre for medical device innovation and adoption. Ivey Centre for Health Innovation and Leadership, University of Western Ontario.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED). [Medical Devices – Industry Profile](#). Retrieved on February 1, 2019, from the ISED website.

¹⁵ Snowdon, A., Zur, R., and Shell, J. (2011). Transforming Canada into a global centre for medical device innovation and adoption. Ivey Centre for Health Innovation and Leadership, University of Western Ontario.

¹⁶ Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED). [Medical Devices – Industry Profile](#). Retrieved on February 1, 2019, from the ISED website.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ *Ibid.*

⁹ Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE). [Appareils médicaux – Profil industriel](#). Récupéré le 1^{er} février 2019 du site Web d'ISDE.

¹⁰ MEDEC. Récupéré le 1^{er} février 2019 du site Web de MEDEC.

¹¹ Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE). [Appareils médicaux – Profil industriel](#). Récupéré le 1^{er} février 2019 du site Web d'ISDE.

¹² Snowdon, A., Zur, R., et Shell, J. (2011). Transforming Canada into a global centre for medical device innovation and adoption. Ivey Centre for Health Innovation and Leadership, University of Western Ontario.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE). [Appareils médicaux – Profil industriel](#). Récupéré le 1^{er} février 2019 du site Web d'ISDE.

¹⁵ Snowdon, A., Zur, R., et Shell, J. (2011). Transforming Canada into a global centre for medical device innovation and adoption. Ivey Centre for Health Innovation and Leadership, University of Western Ontario.

¹⁶ Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE). [Appareils médicaux – Profil industriel](#). Récupéré le 1^{er} février 2019 du site Web d'ISDE.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ *Ibid.*

respondents expressed general concerns about how increased regulation may negatively impact their business.

The proposed regulations would only require additional action by small businesses in the event of there being a change in risk linked to a device. Industry survey responses indicated that the majority of devices sold in Canada are manufactured in foreign jurisdictions and only a relatively small product line of devices are produced by Canadian firms.

One-for-one rule

The entirety of the cost calculations represents an administrative burden due to the additional reporting requirements. Administrative burden calculations are aggregated from survey responses, and mean values are used in order to develop cost-per-activity figures. The average wage is \$58 per hour, which is an average of all submitted staffing levels (i.e. all staffing levels presented as a single hourly wage) per industry respondent. It was necessary to use a single average hourly wage due to the high variability between the amount and level of staffing required. It would take industry respondents approximately 263 hours to complete the annual summary report and 279 hours to complete the analysis of safety and effectiveness; this represents the average time in hours to complete each type of report inclusive of all staffing levels. All reported wage costs are associated with the completion of the two required reports in the event that a change in a medical device risk occurs. The proposed regulatory amendments for annual summary reports and issue-related analysis of safety and effectiveness would impose an administrative burden on industry. This administrative burden would represent an “IN” of approximately \$587,303 per year (2012 dollars), or \$19,577 per firm.

Limiting reporting to a list of specified events in the foreign risk notification amendments is anticipated to reduce the overall administrative burden on industry. These potential administrative cost savings to industry are not quantifiable at this time as the Department does not have sufficient data to estimate reductions in reporting as a result of reduced requirements. If data and information becomes available after prepublication, these cost savings will be updated.

entreprises situées au Canada. De nombreuses petites entreprises ont exprimé leur préoccupation générale quant à l'incidence négative de cet ajout réglementaire sur leurs opérations.

Le projet de règlement exigerait des mesures supplémentaires de la part des petites entreprises que s'il y avait un changement quant au risque lié à un instrument. Les réponses au sondage réalisé auprès des membres de l'industrie indiquent que la majeure partie des instruments vendus au Canada sont fabriqués à l'étranger, tandis qu'une gamme relativement réduite d'instruments sont produits par des sociétés canadiennes.

Règle du « un pour un »

Tous les coûts calculés représentent le fardeau administratif découlant des exigences additionnelles quant à la production de rapports. Les calculs du fardeau administratif sont agrégés en fonction des réponses obtenues au sondage; la moyenne sert à établir un coût par activité. Le salaire moyen s'élève à 58 \$ l'heure, ce qui représente la moyenne de tous les niveaux de dotation soumis (c'est-à-dire tous les niveaux de dotation présentés sous la forme d'un salaire horaire unique) par répondant de l'industrie. Un seul taux horaire moyen a dû être utilisé en raison des différences importantes entre le montant et le niveau de dotation requis. Les répondants de l'industrie auraient besoin d'environ 263 heures pour réaliser un rapport de synthèse annuel et de 279 heures pour réaliser une analyse de la sûreté et de l'efficacité. Ces nombres correspondent au nombre d'heures nécessaires, en moyenne, pour produire chaque type de rapport, tous les niveaux de dotation compris. Tous les coûts salariaux déclarés correspondent à la réalisation des deux rapports exigés advenant un changement au risque que présente un instrument médical. Les changements réglementaires pour les rapports de synthèse annuels et des analyses de la sûreté et de l'efficacité liées à un problème imposeront un fardeau administratif à l'industrie. Ce fardeau administratif représenterait un « AJOUT » approximatif de 587 303 \$ par année (dollars de 2012) ou de 19 577 \$ par société.

Les modifications apportées au règlement limiteraient les avis de mesures prises au sujet des risques survenus à l'étranger à une liste précise et pourraient réduire le fardeau administratif global de cette industrie. Ces modifications potentielles visant à réduire le fardeau administratif ne sont pas quantifiables pour le moment puisque le Ministère ne dispose pas suffisamment de données pour estimer la réduction dans le nombre de déclarations liée aux changements réglementaires. Si les données et l'information deviennent disponibles après la publication préalable, ces économies seront recalculées.

Regulatory cooperation and alignment

While this regulatory proposal is not part of any existing formal regulatory cooperation initiative, it would provide for alignment with other jurisdictions in some cases, although it would create specific Canadian requirements in others. Analysis of the European and American medical device regulations was undertaken by Health Canada as part of the policy analysis for the proposed regulations. The analysis considered whether the regulations in Europe and in the United States would be appropriate for a Canadian context, and which regulations would yield the most robust post-market surveillance information for medical devices. Given the differences between the regulatory schemes for medical devices in Europe, the United States and Canada, not all regulations were deemed appropriate for the Canadian context.

Vanessa's Law provisions that require supporting regulations

Ability to request an assessment

No similar provisions were found in the European Union, Australia or in the United States requiring manufacturers to conduct an assessment of their device at the request of the regulator in light of new information. Nevertheless, this provision is part of Vanessa's Law and is intended to be applied to therapeutic products in Canada, both drugs and devices. The ability to request an assessment will improve Health Canada's ability to regulate devices from a life cycle approach.

Ability to request tests and studies

The U.S. Food and Drug Administration (U.S. FDA) may issue requirements for manufacturers to conduct post-market tests and studies under section 522 of the *Federal Food, Drug and Cosmetic Act*. The Secretary may issue the order at the time of approval of a device or at any time thereafter. The order can only be applied to medium-to-high-risk devices. The regulations prescribe the amount of time allotted to the manufacturer to begin the study. The U.S. FDA may also take further action with regard to label changes or the marketing of the device once the term of study is complete.

The proposed tests and studies provision would function in a similar manner to the studies requested by the U.S. FDA under section 522. The Minister would be able to issue the order at any point when new information points to new uncertainties about the safety and effectiveness of a medium-to-higher-risk medical device. The Minister

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le présent projet de règlement ne fait partie d'aucune initiative de coopération réglementaire formelle; toutefois, il permettrait l'harmonisation avec d'autres pays, dans certains cas, tout en créant des exigences propres au Canada. Santé Canada a entrepris une analyse de la réglementation européenne et américaine en matière d'instruments médicaux dans le cadre de l'analyse des politiques en vue du projet de règlement. L'analyse a été effectuée afin de déterminer si la réglementation européenne et américaine serait appropriée dans le contexte canadien et de déterminer les dispositions réglementaires qui permettraient d'obtenir les renseignements de surveillance après la mise en marché les plus rigoureux au sujet des instruments médicaux. Étant donné les différences entre les régimes réglementaires européens, américains et canadiens au sujet des instruments médicaux, tous ces règlements ne sont pas avérés appropriés au contexte canadien.

Dispositions de la Loi de Vanessa nécessitant un règlement

Capacité d'exiger une évaluation

Aucune disposition semblable n'a été trouvée dans l'Union européenne, en Australie ou aux États-Unis exigeant des fabricants qu'ils réalisent une évaluation de leur instrument à la demande de l'organisme de réglementation à la suite de la réception de nouveaux renseignements. Néanmoins, cette disposition fait partie de la Loi de Vanessa et vise à être appliquée à l'égard des produits thérapeutiques au Canada, qu'il s'agisse de drogues ou d'instruments médicaux. La capacité de demander une évaluation améliorera la capacité de Santé Canada de réglementer les instruments selon une approche tout au long du cycle de vie.

Capacité d'exiger des essais et des études

La Food and Drug Administration (FDA) des États-Unis peut exiger des fabricants qu'ils réalisent des essais et des études après la mise en marché, en vertu de l'article 522 de la *Federal Food, Drug and Cosmetic Act*. Le secrétaire peut rendre cette ordonnance au moment de l'homologation de l'instrument ou à tout moment par la suite. L'ordonnance peut seulement viser des instruments présentant un risque modéré à élevé. La réglementation prévoit le temps accordé au fabricant pour entreprendre l'étude. La FDA peut également adopter d'autres mesures en ce qui a trait à la modification des étiquettes ou à la mise en marché de l'instrument une fois l'étude achevée.

La disposition proposée au sujet des essais et des études fonctionnerait de façon semblable aux études demandées par la FDA en vertu de l'article 522. Le ministre serait en mesure de rendre une ordonnance à tout moment lorsque de nouveaux renseignements révèlent de nouvelles préoccupations au sujet de la sûreté et de l'efficacité d'un

would then be able to take further action depending on the results of the study.

Foreign risk notification

The provision on foreign risk notification can be compared to mandatory reporting requirements in the United States and Europe, which require manufacturers to report adverse medical device incidents and/or corrective actions that have occurred in other countries. The European Union regulations require manufacturers to have systems in place to report field safety corrective actions (FSCA). The American medical device regulations also require manufacturers to have systems to report both device incidents and FSCAs. Neither the United States nor the European Union have differing requirements for lower-risk devices¹⁹ as Health Canada is proposing. While the United States and the European Union collect this information from all other countries, as will continue to be the case for Class I devices in Canada, for Class II, III and IV devices, these proposed regulations would limit the relevant jurisdictions as mentioned in the “Description” section above. This would ensure that Health Canada receives timely, targeted and high quality information without being unnecessarily burdensome on medical device authorization holders.

Regulations to improve post-market surveillance

Annual summary reports

In May of 2017, the European Commission passed [new regulations](#) that set out more stringent post-market requirements. Manufacturers must be in compliance with the new requirements by May 2020 (2022 for in-vitro diagnostic devices). As per the new regulations, manufacturers of some medium-risk and all higher-risk devices must prepare an annual summary report, known as a periodic safety update report, for each device, category or group of devices. Other medium-risk device manufacturers will be required to prepare a report biennially. Manufacturers of low-risk devices are exempt from this requirement. Manufacturers are required to report any statistically significant increase in the frequency or severity of (1) non-serious incidents or (2) expected undesirable side effects that

¹⁹ It is important to note that while Canada has four classes of medical devices, both the United States and the European Union each have only three. Therefore, each device class in the United States and European Union contains a wider variety of devices than does each Canadian class of device.

instrument médical présentant un risque variant de modéré à élevé. Le ministre serait alors en mesure d'adopter d'autres mesures selon les résultats de l'étude.

Communications provenant des pays étrangers au sujet des risques

La disposition portant sur la communication provenant des pays étrangers au sujet des risques est comparable aux exigences de déclaration obligatoire prévues par la réglementation américaine et européenne. En outre, celles-ci obligent les fabricants à déclarer tout incident lié à un effet indésirable d'un instrument médical s'étant produit ou toute mesure corrective prise dans d'autres pays. La réglementation de l'Union européenne exige que les fabricants disposent de systèmes pour déclarer l'adoption de mesures correctives de sécurité (FSCA). La réglementation américaine sur les instruments médicaux exige également des fabricants qu'ils disposent de systèmes pour déclarer à la fois les incidents liés aux instruments et les FSCA. Ni les États-Unis, ni l'Union européenne n'ont des exigences différentes à l'égard des instruments présentant un risque plus faible¹⁹, à l'instar du projet de règlement de Santé Canada. Alors que les États-Unis et l'Union européenne collectent ces informations auprès de tous les autres pays, comme ce sera toujours le cas pour les dispositifs de classe I au Canada, pour les dispositifs de classe II, III et IV, la réglementation proposée limiterait les pays concernés, comme il est indiqué dans la section « Description » ci-dessus. Cela permettrait à Santé Canada de recevoir des informations opportunes, ciblées et de grande qualité sans que cela ne soit une charge inutile pour les titulaires d'autorisations d'instruments médicaux.

Réglementation visant à améliorer la surveillance après la mise en marché

Rapports de synthèse annuels

En mai 2017, la Commission européenne a adopté une [nouvelle réglementation](#) établissant des exigences plus rigoureuses suivant la mise en marché d'un instrument. Les fabricants doivent respecter les nouvelles exigences d'ici mai 2020 (2022 pour les instruments diagnostiques in vitro). Conformément à la nouvelle réglementation, les fabricants de certains instruments présentant un risque modéré et de tous les instruments à risque élevé doivent préparer un rapport de synthèse annuel, connu sous le nom de rapport périodique de mise à jour sur la sécurité, et ce, pour chaque instrument, classe ou groupe d'instruments. D'autres fabricants d'instruments à risque modéré seront tenus de préparer un rapport tous les deux ans. Les fabricants d'instruments présentant un risque faible sont

¹⁹ Toutefois, il importe de souligner que le Canada dispose de quatre classes d'instruments médicaux, tandis que les États-Unis et l'Union européenne en ont trois. Par conséquent, chaque classe d'instruments établie aux États-Unis et dans l'Union européenne contient plus d'instruments que les classes d'instruments canadiennes.

could have a significant impact on the benefit-risk analysis.

The proposed annual summary report provision sets out similar requirements in that it applies only to medium-to-higher risk devices, and that manufacturers are required to report increases in the frequency of device incidents or new incidents that are occurring. However, certain medium-risk device manufacturers will be required to prepare a report every two years under the European Commission's regulations and annually under Canadian regulations. Health Canada's decision to require annual reporting for medium-risk devices helps ensure sufficient information to support surveillance activities since these types of devices can, in certain cases, pose a significant risk of harm.

The United States Food and Drug Administration (U.S. FDA) has been shifting its surveillance model of medical devices toward a total product life cycle approach by leveraging expertise, data, knowledge and tools at all stages of a device's life. In addition, as part of this approach, the U.S. FDA is exploring regulatory options to streamline and modernize timely implementation of post-market mitigation.

The U.S. FDA also has an annual reporting regulatory mechanism for devices. This requirement is used as a condition of a pre-market approval for Class III devices, the highest risk class. The FDA has the authority to request supporting and additional information, including copies of the reports.

Issue-related analysis of safety and effectiveness

These proposed amendments to the MDR are not modelled directly after European or American medical device regulations, but after existing Canadian drug regulations. The drug regulations function well in order to address issues raised through post-market safety assessments, so it was determined that this approach would also work well for medical devices, by amending the existing provisions.

exemptés de cette exigence. Les fabricants sont tenus de signaler toute augmentation statistiquement considérable dans la fréquence ou la gravité (1) des incidents mineurs ou (2) des effets indésirables attendus qui pourraient avoir une incidence notable sur l'analyse des avantages et des risques.

La disposition proposée à l'égard du rapport de synthèse annuel définit des exigences semblables. En outre, elle s'appliquerait uniquement aux instruments présentant un risque variant de modéré à élevé, et préciserait que les fabricants sont tenus de déclarer tout nouvel incident ou toute augmentation dans la fréquence des incidents liés à l'instrument. Toutefois, certains fabricants d'instruments à moyen risque seront tenus de préparer un rapport tous les deux ans en vertu de la réglementation de la Commission européenne et une fois par an en vertu de la réglementation canadienne. La décision de Santé Canada quant à l'exigence de produire des rapports annuels pour les instruments de risque modéré permet de recueillir suffisamment d'informations pour appuyer les activités de surveillance, puisque ce type d'instrument peut, dans certains cas, avoir des répercussions considérables.

La Food and Drug Administration (FDA) des États-Unis effectue un virage d'un modèle de surveillance des instruments médicaux vers une approche axée sur le cycle de vie d'un produit en mettant à profit l'expertise, les données, les connaissances et les outils à toutes les étapes de la vie d'un instrument. De plus, dans le cadre de cette approche, la FDA examine différentes options réglementaires afin de rationaliser et de moderniser la mise en œuvre en temps opportun des mesures d'atténuation après la mise en marché.

La FDA dispose également d'un mécanisme de production de rapports annuels à l'égard des instruments. Cette exigence est également une condition pour l'obtention de l'homologation d'un instrument de classe III avant sa mise en marché. Il s'agit de la classe présentant le risque le plus élevé. La FDA a le pouvoir de demander des renseignements justificatifs et supplémentaires, y compris des copies de rapports.

Analyse de la sûreté et de l'efficacité liées à un problème

Les modifications proposées au RIM ne correspondent pas directement à la réglementation européenne ou américaine relative aux instruments médicaux. Elles s'harmonisent plutôt à la réglementation canadienne actuelle des drogues. La réglementation quant aux drogues fonctionne bien et répond aux problèmes soulevés dans le cadre d'évaluations après la mise en marché. Il a donc été conclu que cette approche, par la voie d'une modification réglementaire, fonctionnerait également bien pour les instruments médicaux.

*Provisions to remove unnecessary burden***Incorporation by reference of international quality management standards**

This amendment will allow Canada to maintain regulatory requirements that are harmonized with those of its global trading partners, and allow current import and export schemes to remain in place. For example, the European Union uses the ISO standards, and the United States, while not formally referencing the ISO standard in their Quality System Regulations (QSR), have proposed replacing certain aspects of the existing QSR with specifications outlined in the most up-to-date ISO 13485 standard by spring 2019.

Strategic environmental assessment

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

Gender-based analysis plus (GBA+)

Evidence suggests that women are impacted differently than men by medical devices. There are numerous devices intended for use by women, such as breast implants, vaginal meshes and methods of birth control, which have caused many reported health problems from proper use, in Canada and abroad. Furthermore, there are differences in how devices intended for both sexes affect women. For example, one study found that women experience more hypersensitivity than men to metals used in joint implants,²⁰ while another study found that women who received a particular type of cardiac implant were three times more likely than men to experience stroke.²¹

Some differences in how men and women react can be due to sex-related differences in anatomy (e.g. women's smaller heart size) or gender-related differences (due to many women's caregiving role, they may not take the same recovery time as men after implant surgery). Other groups, such as seniors and those with disabilities, also use devices more frequently than other populations.

²⁰ Caceido, MS et al., *Females with Unexplained Joint Pain Following Total Joint Arthroplasty Exhibit a Higher Rate and Severity of Hypersensitivity to Implant Metals Compared with Males: Implications of Sex-Based Bioreactivity Differences*, *The Journal of Bone and Joint Surgery*, Issue: Volume 99(8), April 19, 2017, p 621–628.

²¹ Hallman, Ben. *Are women more likely to be harmed by medical device failures?*, International Consortium of Investigative Journalists. December 17, 2018.

*Dispositions visant à éliminer le fardeau inutile***Incorporation par renvoi aux normes internationales de gestion de la qualité**

Cette modification permettra au Canada de maintenir des exigences réglementaires correspondant à celles de ses partenaires commerciaux mondiaux et rendra possible la conservation des mécanismes d'importation et d'exportation actuels. Par exemple, l'Union européenne utilise les normes ISO tandis que les États-Unis, sans renvoyer formellement à la norme ISO dans leur Quality System Regulations (QSR), proposent néanmoins de remplacer certains éléments de leur QSR par les spécifications décrites dans la plus récente norme ISO 13485 d'ici le printemps 2019.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, l'exploration préliminaire a permis de conclure qu'aucune analyse détaillée n'était nécessaire.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Les données probantes suggèrent que les femmes sont touchées différemment par les instruments médicaux que les hommes. Il existe de nombreux instruments destinés à l'usage des femmes, comme les implants mammaires, les treillis vaginaux et les méthodes de contraception, qui ont causé de nombreux problèmes de santé associés à l'utilisation adéquate de ces instruments, que ce soit au Canada ou à l'étranger. De plus, il y a des différences dans la façon dont les instruments unisexes affectent les femmes. Par exemple, dans une étude, on a découvert que les femmes éprouvaient plus souvent de l'hypersensibilité aux implants articulaires que les hommes²⁰. Dans une autre étude, on a conclu que les femmes recevant un certain type d'implant cardiaque étaient trois fois plus susceptibles que les hommes de subir un accident vasculaire cérébral²¹.

Certaines différences entre les réactions des hommes et des femmes peuvent être reliées à des différences anatomiques liées au sexe (par exemple la plus petite taille du cœur de la femme) ou à des différences liées aux genres (en outre, les femmes jouant souvent un rôle d'aïdante, ne prennent pas nécessairement le même temps de convalescence que les hommes après la pose d'un implant).

²⁰ Caceido, MS et coll., « Females with Unexplained Joint Pain Following Total Joint Arthroplasty Exhibit a Higher Rate and Severity of Hypersensitivity to Implant Metals Compared with Males: Implications of Sex-Based Bioreactivity Differences », *The Journal of Bone and Joint Surgery*, volume 99(8), le 19 avril 2019, p. 621-628.

²¹ Hallman, Ben. *Are women more likely to be harmed by medical device failures?*, International Consortium of Investigative Journalists, le 17 décembre 2018.

Therefore, changes in risk management for devices also affect them to a greater degree than they do the general population.

Health Canada's pre-market work related to drugs and medical devices takes sex, gender and age into account through the drug and medical device review processes, and these processes will remain intact. Health Canada issued a guidance document in 2013 outlining key considerations for including women in pre-market studies for therapeutic products: [Guidance Document: Considerations for Inclusion of Women in Clinical Trials and Analysis of Sex Differences](#). Once therapeutic products are on the market, identified risks to particular groups such as women or children are taken into consideration, usually through additional risk management measures. For example, Health Canada has issued notices to the public and health professionals regarding additional risks present for children using pacemakers²² and women using metal-on-metal hip implants.²³

Health Canada recently announced plans for the formation of a new expert advisory committee on women's health issues related to drugs and devices, in collaboration with the Canadian Institutes for Health Research.²⁴

The regulatory proposals described here would provide Health Canada with greater authority to compel information from manufacturers when there is evidence of a problem, including identified risks or uncertainties related to specific groups such as women, people with disabilities, or children.

Vanessa's Law provisions that require supporting regulations

Ability to request assessment

The proposed regulations would facilitate the exercise by Health Canada of its authority under section 21.31 of the FDA to compel medical device licence holders to reassess the risk/benefit profile of their products in light of new information, including information indicating that a

D'autres groupes, comme les personnes âgées et les personnes handicapées, utilisent également des instruments médicaux plus souvent que d'autres populations. Conséquemment, les changements aux méthodes de gestion des risques des instruments pourraient avoir une incidence plus importante sur ces groupes que sur la population générale.

Les travaux réalisés par Santé Canada avant la mise en marché des drogues et des instruments médicaux prennent en compte des facteurs comme le sexe, le genre et l'âge. Ces facteurs sont intégrés aux processus d'examen des instruments médicaux, qui ne seront pas modifiés. Santé Canada a publié un document d'orientation en 2013 décrivant les principaux facteurs à prendre en compte relativement à l'inclusion des femmes dans les études avant la mise en marché de produits thérapeutiques : [Document d'orientation : Considérations relatives à l'inclusion des femmes dans les essais cliniques et à l'analyse des données selon le sexe](#). Une fois les produits thérapeutiques mis sur le marché, les risques cernés à l'égard de groupes particuliers, comme les femmes et les enfants, sont pris en compte, habituellement dans le cadre de mesures supplémentaires de gestion des risques. Par exemple, Santé Canada a émis des avis au public et aux professionnels de la santé au sujet des risques supplémentaires pour les enfants utilisant un stimulateur cardiaque²² et les femmes recevant une prothèse de hanche avec couple de frottement métal-métal²³.

Santé Canada a récemment annoncé qu'il planifiait mettre sur pied un nouveau comité consultatif formé d'experts sur les problèmes de santé des femmes liés aux drogues et aux instruments, en collaboration avec les Instituts de recherche en santé du Canada²⁴.

Le projet de règlement tel qu'il est décrit accorderait davantage de pouvoir à Santé Canada, lui permettant d'obliger les fabricants à lui remettre des renseignements en cas de problème avéré, y compris des risques ou des incertitudes cernés quant aux groupes particuliers, comme les femmes, les personnes handicapées ou les enfants.

Dispositions de la Loi de Vanessa nécessitant l'appui d'un règlement

Capacité de demander une évaluation

Le projet de règlement faciliterait l'exercice par Santé Canada du pouvoir qui lui est conféré par l'article 21.31 de la LAD, soit d'exiger les titulaires de l'homologation d'un instrument médical à réévaluer le profil des risques et des avantages de leurs produits à la lumière de nouveaux

²² <http://www.healthycanadians.gc.ca/recall-alert-rappel-avis/hc-sc/2012/15067a-eng.php>

²³ <http://healthycanadians.gc.ca/recall-alert-rappel-avis/hc-sc/2012/15835a-eng.php>

²⁴ [Health Canada's Action Plan on Medical Devices](#). December 20, 2018

²² <http://canadiensensante.gc.ca/recall-alert-rappel-avis/hc-sc/2012/15067a-fra.php>

²³ <http://canadiensensante.gc.ca/recall-alert-rappel-avis/hc-sc/2012/15835a-fra.php>

²⁴ [Plan d'action de Santé Canada sur les instruments médicaux](#), le 20 décembre 2018

certain group is disproportionately affected by a device (e.g. that women are experiencing a higher rate of stroke from a cardiac device). Based on the results of the medical device licence holder's assessment, Health Canada could take action such as a change to the device's labelling or revisions to the device's indications that would better protect that group with regard to the device.

Ability to request tests and studies

Similarly, the proposed regulations would facilitate the exercise by Health Canada of its authority under section 21.32 of the FDA to ask the medical device licence holder to monitor the impact of any device more closely, including products aimed at women, such as breast implants or vaginal mesh. Furthermore, the tests and studies provision could be used to request studies or information on uncertainties outside the parameters of the licence. This could include studies on off-label use, which could be targeted at pediatric populations, but also uncertainties related to any sub-population (e.g. women of childbearing age or postmenopausal women).

Notifying Health Canada of foreign risk actions

The proposed regulations to require medical device authorization holders to inform Health Canada about foreign risk actions could also be a valuable tool to support the health of specific sub-populations. Through this proposed provision, Health Canada would receive information indicating corrective actions (recalls, communications of risk, labelling revisions, etc.) taken in other jurisdictions due to serious risk, including corrective actions due to an identified serious risk to sub-populations, such as those with disabilities, women, children, etc. By receiving this information in an expedited time frame (72 hours), Health Canada would then be able to better assess the risks to Canadians and take appropriate action (such as through a risk advisory, labelling revision, or recall).

renseignements, y compris de renseignements indiquant qu'un certain groupe est disproportionnellement touché par un instrument (par exemple qu'on remarque un taux plus élevé d'accidents cardiovasculaires chez les femmes ayant reçu un stimulateur cardiaque). À la suite de l'évaluation menée par le titulaire de l'homologation d'un instrument médical, Santé Canada pourrait ensuite prendre des mesures, telles qu'apporter des modifications à l'étiquette de l'instrument ou apporter des révisions aux indications de celui-ci, afin de mieux protéger le groupe visé quant à cet instrument.

Capacité d'exiger des essais et des études

De façon similaire, le projet de règlement permettrait à Santé Canada d'exercer le pouvoir que lui confère l'article 21.32 de la LAD, soit d'exiger au titulaire de l'homologation d'un instrument médical de surveiller les effets de tout instrument de façon plus rigoureuse, y compris les produits destinés aux femmes, comme les implants mammaires ou le treillis vaginal. De plus, la disposition sur les essais et les études pourrait être utilisée pour demander la réalisation d'études ou l'obtention de renseignements sur les incertitudes situées à l'extérieur des paramètres de l'homologation. Ceci pourrait comprendre des études sur les utilisations hors indication d'un instrument, qui pourraient être ciblées sur la population pédiatrique, mais également sur les incertitudes touchant tout sous-groupe de la population (par exemple les femmes en âge de procréer ou les femmes ménopausées).

Aviser le Ministère des mesures prises au sujet des risques survenu à l'étranger

Le projet de règlement exigerait des titulaires de l'homologation d'un instrument médical qu'ils informent Santé Canada de toutes mesures relatives aux risques prises à l'étranger, ce qui pourrait être un outil précieux pour favoriser la santé de sous-groupes particuliers de la population. En outre, par l'entremise de cette disposition proposée, Santé Canada recevrait des renseignements indicateurs des mesures correctives (rappels, communications des risques, révisions des étiquettes, etc.) prises dans d'autres administrations en réaction à des risques graves, ce qui inclut les mesures correctives adoptées en cas de découverte d'un risque grave pour des sous-populations, comme les personnes handicapées, les femmes, les enfants, etc. En recevant ces renseignements à l'intérieur d'un délai expéditif (72 heures), Santé Canada serait alors en mesure de mieux comprendre les risques pour les Canadiens et d'adopter des mesures appropriées (communication des risques, modifications des étiquettes, rappels, etc.).

Regulations to improve post-market surveillance

Annual summary reports

The proposed regulations on annual summary reports would require manufacturers to perform aggregate analyses of the incidents and problems identified with their device. These types of aggregate analyses could be used by manufacturers to both track and identify changes in the risks or benefits of their device, including risks posed to specific sub-populations.

Issue-related analysis of safety and effectiveness

The ability to request an issue-related analysis of the safety and effectiveness of a device would provide Health Canada with the ability to target issues relating to a device, including those affecting women or other sub-populations who might be differently affected by a medical device. For example, if scientific literature were to identify that women were experiencing adverse incidents at a higher rate than men in relation to a particular device, then Health Canada would be able to request an issue-related analysis from the manufacturer specific to that population.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

These amendments would not alter existing compliance and enforcement mechanisms under the provisions of the Act and the MDR. For example, if a manufacturer were to refuse to comply with an assessment order, the Minister could seek an injunction or recommend prosecution, which could result in the imposition of fines and penalties.

Health Canada intends to work with manufacturers to achieve compliance with all proposed regulations by addressing issues and providing the necessary information to comply by way of guidance documents and corresponding templates.

Implementation activities, such as the training of staff, the development of standard operating procedures, as well as the updating of internal databases and Health Canada's website, would be needed to support these amendments. Resources for these few incremental implementation activities would be drawn from existing departmental funds.

Réglementation visant à améliorer la surveillance après la mise en marché

Rapports de synthèse annuels

Le projet de règlement sur les rapports de synthèse annuels exigerait des fabricants qu'ils réalisent des analyses agrégées des incidents et des problèmes cernés à l'égard de leur instrument. Ces types d'analyses agrégées pourraient être utilisés par les fabricants à la fois pour effectuer le suivi et pour découvrir les changements aux risques ou aux avantages de leur instrument, y compris les risques propres à des sous-populations.

Analyse de la sûreté et de l'efficacité liées à un problème

La capacité de demander une analyse de la sûreté et de l'efficacité d'un instrument en fonction d'un problème accorderait à Santé Canada la capacité de cibler les problèmes liés à un instrument, y compris ceux touchant les femmes ou d'autres sous-populations pouvant être affectées différemment par un instrument médical. Santé Canada serait en mesure de demander au fabricant d'un instrument une analyse fondée sur un problème particulier pour une population précise si, par exemple, dans les publications scientifiques, on indiquait que les femmes éprouvent un taux plus élevé d'effets indésirables que les hommes à l'égard d'un instrument en particulier.

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

Ces modifications ne changeraient pas les mécanismes de conformité et d'application prévus par la Loi et dans le RIM. Par exemple, le ministre pourrait demander une injonction ou recommander le dépôt d'une poursuite judiciaire à l'encontre d'un fabricant refusant de respecter une ordonnance exigeant une évaluation d'un instrument, ce qui pourrait donner lieu à l'imposition de peines et d'amendes.

Santé Canada prévoit travailler avec les fabricants afin de s'assurer de leur conformité à toutes les propositions réglementaires en réglant les problèmes et en leur fournissant les renseignements nécessaires afin qu'ils puissent s'y conformer par l'entremise de lignes directrices et de gabarits correspondants.

Des activités de mise en œuvre, comme la formation du personnel, l'élaboration de procédures opérationnelles normalisées ainsi que la mise à jour des bases de données internes et du site Web de Santé Canada, seront nécessaires pour appuyer ces modifications. Les ressources nécessaires à ces quelques activités supplémentaires pour la mise en œuvre seraient puisées à même les fonds ministériels existants.

Contact

Bruno Rodrigue
Office of Legislative and Regulatory Modernisation
Policy, Planning and International Affairs Directorate
Health Products and Food Branch
Health Canada
Holland Cross, Suite 14
11 Holland Avenue
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Address locator: 3000A
Email: hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca

Personne-ressource

Bruno Rodrigue
Bureau de la modernisation des lois et des règlements
Direction des politiques, de la planification et des affaires
internationales
Direction générale des produits de santé et des aliments
Santé Canada
Holland Cross, bureau 14
11, avenue Holland
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Indice de l'adresse : 3000A
Courriel : hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 30^a of the *Food and Drugs Act*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Food and Drugs Act (Post-market Surveillance of Medical Devices)*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 70 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Bruno Rodrigue, Director, Office of Legislative and Regulatory Modernization, Health Products and Food Branch, Department of Health, Address Locator: 3000A, 11 Holland Avenue, Suite 14, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (email: hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca).

Ottawa, June 6, 2019

Julie Adair
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 30^a de la *Loi sur les aliments et drogues*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les aliments et drogues (surveillance après la mise en marché des instruments médicaux)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-dix jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Bruno Rodrigue, directeur, Bureau de la modernisation des lois et des règlements, Direction générale des produits de santé et des aliments, ministère de la Santé, indice d'adresse 3000A, 11, avenue Holland, bureau 14, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (courriel : hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca).

Ottawa, le 6 juin 2019

La greffière adjointe du Conseil privé
Julie Adair

^a S.C. 2016, c. 9, s. 8

^b R.S., c. F-27

^a L.C. 2016, ch. 9, art. 8

^b L.R., ch. F-27

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Food and Drugs Act (Post-market Surveillance of Medical Devices)

Food and Drug Regulations

1 The portion of subsection C.01.014.6(3) of the Food and Drug Regulations¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) The Minister may cancel the assignment of a drug identification number for a drug if, after he or she has, under section 21.31 of the Act, ordered the holder of a therapeutic product authorization referred to in subparagraph C.01.052(1)(a)(i) or (iii) to conduct an assessment of the drug in order to provide evidence establishing that the benefits associated with the drug outweigh the risks of injury to health,

2 (1) Subsection C.01.052(1) of the Regulations is replaced by the following:

C.01.052 (1) The Minister's power to make an order under section 21.31 of the Act in respect of a drug is subject to the following conditions:

(a) the person to whom the order is made shall be the holder of one or more of the following therapeutic product authorizations in respect of the drug:

(i) a drug identification number that has been assigned under subsection C.01.014.2(1),

(ii) an establishment licence that has been issued under subsection C.01A.008(1), and

(iii) a notice of compliance that has been issued under section C.08.004 or C.08.004.01; and

(b) the Minister shall have reasonable grounds to believe that

(i) in the case of a holder of a therapeutic product authorization referred to in subparagraph (a)(i) or (iii), the benefits or risks of injury to health associated with the drug are significantly different than they were when the authorization was issued,

(ii) in the case of a holder of a therapeutic product authorization referred to in subparagraph (a)(ii) who is an importer, the manner in which one or more of the following activities is conducted may

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les aliments et drogues (surveillance après la mise en marché des instruments médicaux)

Règlement sur les aliments et drogues

1 Le passage du paragraphe C.01.014.6(3) du Règlement sur les aliments et drogues¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Le ministre peut annuler l'identification numérique attribuée à une drogue si, après qu'il a ordonné en vertu de l'article 21.31 de la Loi au titulaire d'une autorisation relative à un produit thérapeutique visée aux sous-alinéas C.01.052(1)a)(i) ou (iii) d'effectuer une évaluation de la drogue en vue de fournir des preuves établissant que les bénéfices liés à la drogue l'emportent sur les risques de préjudice à la santé :

2 (1) Le paragraphe C.01.052(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

C.01.052 (1) Le pouvoir du ministre de donner un ordre visant une drogue en vertu de l'article 21.31 de la Loi est assujéti aux conditions suivantes :

a) la personne à qui l'ordre est donné est titulaire de l'une des autorisations relatives à un produit thérapeutique ci-après délivrées à l'égard de la drogue :

(i) l'identification numérique attribuée en application du paragraphe C.01.014.2(1),

(ii) la licence d'établissement délivrée en application du paragraphe C.01A.008(1),

(iii) l'avis de conformité délivré en application des articles C.08.004 ou C.08.004.01;

b) le ministre a des motifs raisonnables de croire :

(i) s'agissant du titulaire de l'une des autorisations relatives à un produit thérapeutique visées aux sous-alinéas a)(i) ou (iii), que les bénéfices ou les risques de préjudice à la santé liés à la drogue sont considérablement différents de ce qu'ils étaient au moment où l'autorisation a été délivrée,

(ii) s'agissant du titulaire de l'autorisation relative à un produit thérapeutique visée au sous-alinéa a)(ii) qui est un importateur, que la façon dont l'une ou plusieurs des activités ci-après sont menées est

¹ C.R.C., c. 870

¹ C.R.C., ch. 870

present a risk of injury to health associated with the drug:

(A) *importation*, within the meaning of subsection C.01A.001(1), of the drug,

(B) *fabrication* or *packaging/labelling*, within the meaning of subsection C.01A.001(1), of the drug outside Canada, or

(C) testing of the drug outside Canada, or

(iii) in the case of a holder of a therapeutic product authorization referred to in subparagraph (a)(ii) other than an importer, the manner in which an activity that is authorized under the authorization is conducted may present a risk of injury to health associated with the drug.

(2) The portion of subsection C.01.052(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) The Minister shall, after examining the results of an assessment that was ordered under section 21.31 of the Act in respect of a drug,

3 Section C.01.053 of the Regulations is replaced by the following:

C.01.053 The Minister's power to make an order under section 21.32 of the Act in respect of a drug is subject to the following conditions:

(a) the person to whom the order is made shall be the holder of one or more of the following therapeutic product authorizations in respect of the drug:

(i) a drug identification number that has been assigned under subsection C.01.014.2(1),

(ii) an establishment licence that has been issued under subsection C.01A.008(1), and

(iii) a notice of compliance that has been issued under section C.08.004 or C.08.004.01;

(b) the Minister shall have reasonable grounds to believe that

(i) in the case of a holder of a therapeutic product authorization referred to in subparagraph (a)(i) or (iii), there are significant uncertainties relating to the benefits or harms associated with the drug,

(ii) in the case of a holder of a therapeutic product authorization referred to in subparagraph (a)(ii) who is an importer, the manner in which one or more of the following activities is conducted has

susceptible de présenter un risque de préjudice à la santé lié à la drogue :

(A) *importer* la drogue, au sens du paragraphe C.01A.001(1),

(B) *manufacturer* ou *emballer-étiqueter* la drogue à l'étranger, au sens du paragraphe C.01A.001(1),

(C) analyser la drogue à l'étranger,

(iii) s'agissant du titulaire de l'autorisation relative à un produit thérapeutique visée au sous-alinéa a)(ii) autre qu'un importateur, que la façon dont est menée une activité autorisée par l'autorisation est susceptible de présenter un risque de préjudice à la santé lié à la drogue.

(2) Le passage du paragraphe C.01.052(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Au terme de son examen des résultats de l'évaluation visant une drogue qu'il a ordonnée en vertu de l'article 21.31 de la Loi, le ministre :

3 L'article C.01.053 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

C.01.053 Le pouvoir du ministre de donner un ordre visant une drogue en vertu de l'article 21.32 de la Loi est assujéti aux conditions suivantes :

a) la personne à qui l'ordre est donné est titulaire de l'une des autorisations relatives à un produit thérapeutique ci-après délivrées à l'égard de la drogue :

(i) l'identification numérique attribuée en application du paragraphe C.01.014.2(1),

(ii) la licence d'établissement délivrée en application du paragraphe C.01A.008(1),

(iii) l'avis de conformité délivré en application des articles C.08.004 ou C.08.004.01;

b) le ministre a des motifs raisonnables de croire, à la fois :

(i) s'agissant du titulaire de l'une des autorisations relatives à un produit thérapeutique visées aux sous-alinéas a)(i) ou (iii), que les bénéfices ou les effets nocifs liés à la drogue soulèvent des incertitudes importantes,

(ii) s'agissant du titulaire de l'autorisation relative à un produit thérapeutique visée au sous-alinéa a)(ii) qui est un importateur, que la façon dont l'une ou plusieurs des activités ci-après sont menées a créé

introduced significant uncertainties relating to the benefits or harms associated with the drug:

(A) *importation*, within the meaning of subsection C.01A.001(1), of the drug,

(B) *fabrication* or *packaging/labelling*, within the meaning of subsection C.01A.001(1), of the drug outside Canada, or

(C) testing of the drug outside Canada,

(iii) in the case of a holder of a therapeutic product authorization referred to in subparagraph (a)(ii) other than an importer, the manner in which an activity that is authorized under the authorization is conducted has introduced significant uncertainties relating to the benefits or harms associated with the drug,

(iv) the holder of the therapeutic product authorization is unable to provide the Minister with information that is sufficient to manage those uncertainties, and

(v) the applicable requirements of these Regulations, together with any terms and conditions that have been imposed on the authorization, do not allow for sufficient information to be obtained to manage those uncertainties; and

(c) the Minister shall take into account the following matters:

(i) whether the activities that the holder of the therapeutic product authorization will be ordered to undertake are feasible, and

(ii) whether there are less burdensome ways of obtaining additional information about the drug's effects on health or safety.

4 The portion of subsection C.08.006(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) The Minister may, by notice to a manufacturer, suspend for a definite or indefinite period a notice of compliance issued to that manufacturer in respect of a new drug submission, an extraordinary use new drug submission, an abbreviated new drug submission, an abbreviated extraordinary use new drug submission or a supplement to any of those submissions, if, after the Minister has, under section 21.31 of the Act, ordered the holder of a therapeutic product authorization referred to in subparagraph C.01.052(1)(a)(iii) to conduct an assessment of the new drug in order to provide evidence establishing that

des incertitudes importantes en ce qui concerne les bénéfices ou les effets nocifs liés à la drogue :

(A) *importer* la drogue, au sens du paragraphe C.01A.001(1),

(B) *manufacturer* ou *emballer-étiqueter* la drogue à l'étranger, au sens du paragraphe C.01A.001(1),

(C) analyser la drogue à l'étranger,

(iii) s'agissant du titulaire de l'autorisation relative à un produit thérapeutique visée au sous-alinéa a)(ii) autre qu'un importateur, que la façon dont est menée une activité autorisée par l'autorisation a créé des incertitudes importantes en ce qui concerne les bénéfices ou les effets nocifs liés à la drogue,

(iv) que le titulaire de l'autorisation relative à un produit thérapeutique n'est pas en mesure de fournir au ministre des renseignements suffisants pour gérer ces incertitudes,

(v) que les exigences applicables du présent règlement ainsi que toute condition dont l'autorisation est assortie ne permettent pas de recueillir des renseignements suffisants pour gérer ces incertitudes;

c) le ministre tient compte des éléments suivants :

(i) la faisabilité des activités qu'il ordonnera au titulaire de l'autorisation relative à un produit thérapeutique de mener,

(ii) l'existence de moyens moins coûteux de recueillir des renseignements supplémentaires quant aux effets de la drogue sur la santé ou la sécurité.

4 Le passage du paragraphe C.08.006(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Le ministre peut suspendre, pour une période déterminée ou indéterminée, l'avis de conformité délivré à un fabricant à l'égard d'une présentation de drogue nouvelle, d'une présentation de drogue nouvelle pour usage exceptionnel, d'une présentation abrégée de drogue nouvelle, d'une présentation abrégée de drogue nouvelle pour usage exceptionnel ou d'un supplément à l'une de ces présentations en envoyant au fabricant une notification indiquant que cette mesure est nécessaire si, après qu'il a ordonné en vertu de l'article 21.31 de la Loi au titulaire d'une autorisation relative à un produit thérapeutique visée au

the benefits associated with the drug outweigh the risks of injury to health,

Medical Devices Regulations

5 The definition *système de gestion de la qualité* in section 1 of the French version of the *Medical Devices Regulations*² is replaced by the following:

système de gestion de la qualité Vaut mention de l'expression « système de management de la qualité » figurant à la norme nationale du Canada CAN/CSA-ISO 13485 intitulée *Dispositifs médicaux — Systèmes de management de la qualité — Exigences à des fins réglementaires*, avec ses modifications successives. (*French version only*)

6 Section 1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

regulatory agency means a government agency or other entity outside Canada that has a legal right to control the manufacturing, use or sale of medical devices within its jurisdiction and that may take enforcement action to ensure that medical devices marketed within its jurisdiction comply with the applicable legal requirements. (*organisme de réglementation*)

7 (1) The heading before section 25 of the Regulations is replaced by the following:

Requests by Minister — Class I
Medical Devices

(2) Subsection 25(1) of the Regulations is replaced by the following:

25 (1) If the Minister believes on reasonable grounds, after reviewing a report or information brought to the Minister's attention, that a Class I medical device may not meet the applicable requirements of sections 10 to 20, the Minister may request the manufacturer to submit, by the day specified in the request, an analysis or other information to enable the Minister to determine whether the device meets those requirements.

(3) Paragraph 25(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the manufacturer does not comply with the request by the day specified in the request; or

sous-alinéa C.01.052(1)a(iii) d'effectuer une évaluation de la drogue nouvelle en vue de fournir des preuves établissant que les bénéfices liés à la drogue l'emportent sur les risques de préjudice à la santé :

Règlement sur les instruments médicaux

5 La définition de *système de gestion de la qualité*, à l'article 1 de la version française du *Règlement sur les instruments médicaux*², est remplacée par ce qui suit :

système de gestion de la qualité Vaut mention de l'expression « système de management de la qualité » figurant à la norme nationale du Canada CAN/CSA-ISO 13485 intitulée *Dispositifs médicaux — Systèmes de management de la qualité — Exigences à des fins réglementaires*, avec ses modifications successives. (*French version only*)

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

organisme de réglementation S'entend de tout organisme gouvernemental ou de toute autre entité, ailleurs qu'au Canada, qui est habilité à contrôler la fabrication, l'utilisation ou la vente d'instruments médicaux sur le territoire relevant de sa compétence et qui peut prendre des mesures d'exécution pour veiller à ce que les instruments médicaux qui y sont commercialisés satisfassent aux exigences légales qui s'appliquent. (*regulatory agency*)

7 (1) L'intertitre précédant l'article 25 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Demandes du ministre —
instruments médicaux de classe I

(2) Le paragraphe 25(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

25 (1) Si le ministre a des motifs raisonnables de croire, à la suite de l'examen de tout rapport ou renseignement portés à sa connaissance, qu'un instrument médical de classe I peut ne pas satisfaire aux exigences applicables prévues aux articles 10 à 20, il peut demander au fabricant de lui fournir, dans le délai précisé, une analyse ou tout autre renseignement visant à lui permettre de déterminer si l'instrument satisfait ou non à ces exigences.

(3) L'alinéa 25(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le fabricant n'obtempère pas à la demande de renseignements dans le délai qui y est précisé;

² SOR/98-282

² DORS/98-282

(4) Paragraph 25(2)(b) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(b) the Minister determines, on the basis of the information submitted, that the medical device does not meet the applicable requirements of sections 10 to 20.

(5) The portion of subsection 25(3) before paragraph (b) of the Regulations is replaced by the following:**(3) The Minister shall lift the direction to stop the sale if**

(a) the Minister determines, on the basis of the information submitted, that the medical device meets the applicable requirements of sections 10 to 20;

(6) Paragraph 25(3)(b) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(b) corrective action has been taken to ensure that the medical device meets the applicable requirements of sections 10 to 20; or

8 (1) Paragraph 32(2)(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) a copy of the quality management system certificate certifying that the quality management system under which the device is manufactured satisfies National Standard of Canada CAN/CSA-ISO 13485, *Medical devices – Quality management systems – Requirements for regulatory purposes*, as amended from time to time.

(2) Paragraph 32(3)(j) of the Regulations is replaced by the following:

(j) a copy of the quality management system certificate certifying that the quality management system under which the device is designed and manufactured satisfies National Standard of Canada CAN/CSA-ISO 13485, *Medical devices – Quality management systems – Requirements for regulatory purposes*, as amended from time to time.

(3) Paragraph 32(4)(p) of the Regulations is replaced by the following:

(p) a copy of the quality management system certificate certifying that the quality management system under which the device is designed and manufactured satisfies National Standard of Canada CAN/CSA-ISO 13485, *Medical devices – Quality management systems – Requirements for regulatory purposes*, as amended from time to time.

(4) L'alinéa 25(2)b) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) the Minister determines, on the basis of the information submitted, that the medical device does not meet the applicable requirements of sections 10 to 20.

(5) Le passage du paragraphe 25(3) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :**(3) Le ministre lève l'ordre de cessation de vente dans les cas suivants :**

a) le ministre détermine, d'après les renseignements fournis, que l'instrument satisfait aux exigences applicables prévues aux articles 10 à 20;

(6) L'alinéa 25(3)b) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) corrective action has been taken to ensure that the medical device meets the applicable requirements of sections 10 to 20; or

8 (1) L'alinéa 32(2)f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(f) une copie du certificat de système de gestion de la qualité attestant que le système de gestion de la qualité auquel est soumise la fabrication de l'instrument est conforme aux exigences de la norme nationale du Canada CAN/CSA-ISO 13485 intitulée *Dispositifs médicaux – Systèmes de management de la qualité – Exigences à des fins réglementaires*, avec ses modifications successives.

(2) L'alinéa 32(3)j) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(j) une copie du certificat de système de gestion de la qualité attestant que le système de gestion de la qualité auquel sont soumises la conception et la fabrication de l'instrument est conforme aux exigences de la norme CAN/CSA-ISO 13485 intitulée *Dispositifs médicaux – Systèmes de management de la qualité – Exigences à des fins réglementaires*, avec ses modifications successives.

(3) L'alinéa 32(4)p) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(p) une copie du certificat de système de gestion de la qualité attestant que le système de gestion de la qualité auquel sont soumises la conception et la fabrication de l'instrument est conforme aux exigences de la norme CAN/CSA-ISO 13485 intitulée *Dispositifs médicaux – Systèmes de management de la qualité – Exigences à des fins réglementaires*, avec ses modifications successives.

9 Section 39 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Requests by Minister — Class II, III and IV Medical Devices

39 If the Minister believes on reasonable grounds, after reviewing a report or information brought to the Minister's attention, that a licensed medical device may not meet the applicable requirements of sections 10 to 20, the Minister may request the manufacturer to submit, by the day specified in the request, samples — or an analysis or other information — to enable the Minister to determine whether the device meets those requirements.

10 Paragraph 40(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) the licensee does not comply with a request made under section 39 by the day specified in the request;

(d.1) the samples — or the analysis or other information — submitted by the licensee in response to a request made under section 39 are insufficient to enable the Minister to determine whether the medical device meets the applicable requirements of sections 10 to 20;

11 The Regulations are amended by adding the following after section 41:

41.1 The Minister may suspend a medical device licence if, after the Minister has, under section 21.31 of the Act, ordered the licensee to conduct an assessment of the medical device in order to provide evidence establishing that the benefits associated with the medical device outweigh the risks to the health or safety of patients, users or other persons,

(a) the licensee does not comply with the order; or

(b) the licensee complies with the order but the Minister determines that the results of the assessment are not sufficient to establish that the benefits associated with the medical device outweigh the risks to the health or safety of patients, users or other persons.

12 Paragraph 45(h) of the Regulations is replaced by the following:

(h) if the establishment imports Class I devices, an attestation by a senior official of the establishment that the establishment has documented procedures in place in respect of the making of reports under subsections 59(1) and (1.1);

9 L'article 39 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Demandes du ministre — instruments médicaux de classe II, III et IV

39 Si le ministre a des motifs raisonnables de croire, à la suite de l'examen de tout rapport ou renseignement portés à sa connaissance, qu'un instrument médical homologué peut ne pas satisfaire aux exigences applicables prévues aux articles 10 à 20, il peut demander au fabricant de lui fournir, dans le délai précisé, des échantillons, une analyse ou tout autre renseignement visant à lui permettre de déterminer si l'instrument satisfait ou non à ces exigences.

10 L'alinéa 40(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) il n'obtempère pas à la demande visée à l'article 39 dans le délai qui y est précisé;

d.1) les échantillons, l'analyse ou tout autre renseignement fournis par le titulaire en réponse à une demande visée à l'article 39 sont insuffisants pour permettre au ministre de déterminer si l'instrument médical satisfait ou non aux exigences applicables prévues aux articles 10 à 20.

11 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 41, de ce qui suit :

41.1 Le ministre peut suspendre l'homologation délivrée au titulaire, après avoir ordonné en vertu de l'article 21.31 de la Loi au titulaire d'effectuer une évaluation de l'instrument médical en vue de fournir des preuves établissant que les avantages liés à l'instrument médical l'emportent sur les risques pour la santé ou la sûreté des patients, utilisateurs ou autres personnes dans les situations suivantes :

a) le titulaire ne se conforme pas à l'ordre;

b) le titulaire se conforme à l'ordre, mais le ministre conclut que les résultats de l'évaluation sont insuffisants pour établir que les avantages liés à l'instrument l'emportent sur les risques pour la santé ou la sûreté des patients, utilisateurs ou autres personnes.

12 L'alinéa 45h) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

h) dans le cas d'un établissement important des instruments médicaux de classe I, une attestation d'un dirigeant de l'établissement portant que celui-ci a mis en œuvre une procédure écrite concernant la présentation de rapports visée aux paragraphes 59(1) et (1.1);

(h.1) if the establishment imports Class II, III or IV devices, an attestation by a senior official of the establishment that the establishment has documented procedures in place in respect of the making of reports under subsection 59(1) and the provision of information under section 61.2;

13 (1) The heading before section 59 of the Regulations is replaced by the following:

Incident Reporting — Manufacturers and Importers

(2) Subsection 59(1) of the Regulations is replaced by the following:

59 (1) The manufacturer and the importer of a medical device shall each make a preliminary and a final report to the Minister concerning any incident that comes to their attention occurring in Canada that involves the medical device if

- (a)** the medical device is sold in Canada; and
- (b)** the incident
 - (i)** is related to a failure of the medical device or a deterioration in its effectiveness, or any inadequacy in its labelling or in its directions for use, and
 - (ii)** has led to the death or a serious deterioration in the state of health of a patient, user or other person, or could do so were the incident to recur.

(1.1) Subject to subsection (2), the manufacturer and the importer of a Class I medical device shall each make a preliminary and a final report to the Minister concerning any incident that comes to their attention occurring outside Canada that involves the medical device if the conditions in paragraphs (1)(a) and (b) are met.

14 Subsection 61.1(1) of the Regulations is replaced by the following:

61.1 (1) Despite subsection 59(1) or (1.1), the manufacturer of a medical device may permit the importer of the device to prepare and submit the preliminary and final reports on the manufacturer's behalf if the information that the manufacturer and importer must include is identical.

h.1) dans le cas d'un établissement important des instruments médicaux de classe II, III ou IV, une attestation d'un dirigeant de l'établissement portant que celui-ci a mis en œuvre une procédure écrite concernant la présentation de rapports visée au paragraphe 59(1) et la fourniture de renseignements visée à l'article 61.2;

13 (1) L'intertitre précédant l'article 59 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Rapports d'incident — fabricants et importateurs

(2) Le paragraphe 59(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

59 (1) Le fabricant et l'importateur d'un instrument médical présentent chacun au ministre un rapport préliminaire et un rapport final sur tout incident dont ils ont connaissance qui s'est produit au Canada et qui met en cause cet instrument lorsque, à la fois :

- a)** l'instrument est vendu au Canada;
- b)** les situations ci-après sont survenues :
 - (i)** d'une part, l'incident est lié à une défaillance de l'instrument, une dégradation de son efficacité ou un étiquetage ou mode d'emploi défectueux,
 - (ii)** d'autre part, l'incident a entraîné la mort ou une détérioration grave de l'état de santé d'un patient, utilisateur ou autre personne, ou serait susceptible de le faire s'il se reproduisait.

(1.1) Sous réserve du paragraphe (2), le fabricant et l'importateur d'un instrument de classe I présentent chacun au ministre un rapport préliminaire et un rapport final sur tout incident dont ils ont connaissance qui s'est produit à l'étranger et qui met en cause cet instrument médical, lorsque les conditions énoncées aux alinéas (1)a) et b) sont réunies.

14 Le paragraphe 61.1(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

61.1 (1) Malgré les paragraphes 59(1) ou (1.1), le fabricant d'un instrument médical peut confier à l'importateur de l'instrument le soin de préparer et de soumettre, en son nom, le rapport préliminaire et le rapport final, si les renseignements que chacun d'eux doit y inclure sont identiques.

15 The Regulations are amended by adding the following after section 61.1:

Information — Serious Risk of Injury to Human Health

61.2 (1) This section applies to a holder of one of the following therapeutic product authorizations:

- (a) a medical device licence; and
- (b) an establishment licence to import Class II, III or IV devices.

(2) The holder of a therapeutic product authorization in respect of a medical device shall submit to the Minister information in respect of any serious risk of injury to human health that the holder receives or becomes aware of and that is relevant to the safety of the medical device, regarding

- (a) risks that have been communicated by any regulatory agency that is set out in the *List of Regulatory Agencies for the Purposes of Section 61.2 of the Medical Devices Regulations*, published by the Government of Canada on its website, as amended from time to time, or by any person who is authorized to manufacture or sell a medical device within the jurisdiction of such a regulatory agency, and the manner of the communication;
- (b) changes that have been made to the labelling of any medical device and that have been communicated to or requested by any regulatory agency that is set out in the list referred to in paragraph (a); and
- (c) recalls, reassessments and suspensions or revocations of authorizations, including licences, in respect of any medical device, that have taken place within the jurisdiction of any regulatory agency that is set out in the list referred to in paragraph (a).

(3) The information shall be submitted to the Minister within 72 hours after the holder receives or becomes aware of it, whichever occurs first.

61.3 (1) Despite subsection 61.2(2), if the holder of a therapeutic product authorization in respect of a medical device is the manufacturer, they may permit the importer of the medical device to submit the information required under that subsection on the manufacturer's behalf if the information that the manufacturer and importer must submit is identical.

15 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 61.1, de ce qui suit :

Renseignements — risque grave de préjudice à la santé humaine

61.2 (1) Le présent article s'applique au titulaire de l'une des autorisations relatives à un produit thérapeutique suivantes :

- a) l'homologation d'un instrument médical;
- b) une licence d'établissement autorisant l'importation d'instruments médicaux de classe II, III ou IV.

(2) Le titulaire d'une autorisation relative à un produit thérapeutique délivrée à l'égard d'un instrument médical fournit au ministre les renseignements dont il a reçu communication ou a connaissance concernant tout risque grave de préjudice à la santé humaine et se rapportant à l'innocuité de l'instrument médical en ce qui concerne :

- a) les risques communiqués, et la façon dont ils l'ont été, par tout organisme de réglementation mentionné dans la *Liste des organismes de réglementation pour l'application de l'article 61.2 du Règlement sur les instruments médicaux*, publiée par le gouvernement du Canada sur son site Web, avec ses modifications successives, ou par toute personne autorisée à fabriquer ou à vendre un instrument médical sur le territoire relevant de la compétence d'une telle autorité;
- b) les changements apportés à l'étiquetage de tout instrument médical à la demande de tout organisme de réglementation mentionné dans la liste visée à l'alinéa a) ou communiqués à une telle autorité;
- c) les rappels, les réévaluations et les suspensions ou révocations d'autorisations, notamment de licences, relativement à tout instrument médical, sur le territoire relevant de la compétence de tout organisme de réglementation mentionné dans la liste visée à l'alinéa a).

(3) Il fournit ces renseignements au ministre au plus tard soixante-douze heures après en avoir reçu communication ou en avoir eu connaissance, selon la première des deux éventualités à survenir.

61.3 (1) Malgré le paragraphe 61.2(2), le titulaire d'une autorisation relative à un produit thérapeutique délivrée à l'égard d'un instrument médical, s'il est le fabricant, peut confier à l'importateur le soin de fournir, en son nom, les renseignements visés à ce paragraphe, si les renseignements que chacun d'eux doit fournir sont identiques.

(2) The manufacturer shall advise the Minister in writing if the manufacturer has permitted the importer to submit the information on the manufacturer's behalf.

Annual Summary Report and Supporting Information

61.4 (1) The holder of a medical device licence shall prepare an annual summary report of all of the information that relates to the following in respect of the medical device that the licensee received or became aware of during the 12 months following the issuance of the medical device licence or the anniversary of its issuance, as the case may be:

- (a)** adverse effects;
- (b)** problems referred to in paragraph 57(1)(a);
- (c)** incidents referred to in subsection 59(1); and
- (d)** serious risks of injury to human health that are relevant to the safety of the medical device and are referred to in subsection 61.2(2).

(2) The report shall be prepared within 90 days after the end of the applicable 12-month period.

(3) The report shall contain a concise, critical analysis of the information referred to in subsection (1).

(4) In preparing the report, the licensee shall determine, on the basis of the analysis, whether what is known about the benefits and risks associated with the medical device has changed as described in any of the following paragraphs:

- (a)** any of the benefits that may be obtained by patients through the use of the medical device may be less;
- (b)** in respect of any of the risks,
 - (i)** the risk is more likely to occur, or
 - (ii)** if the risk occurs, the consequences for the health or safety of patients, users or other persons may be more serious; or
- (c)** any new risk has been identified.

(5) The licensee shall include the conclusions they reach under subsection (4) in the report.

(6) If, in preparing the report, the licensee concludes that what is known about the benefits and risks associated with the medical device has changed as described in any of paragraphs (4)(a) to (c), they shall notify the Minister, in writing, within 72 hours after having reached the conclusion, unless this has already been done.

(2) S'il confie à l'importateur le soin de fournir les renseignements en son nom, le fabricant en avise par écrit le ministre.

Rapport de synthèse annuel et renseignements à l'appui

61.4 (1) Le titulaire de l'homologation d'un instrument médical prépare un rapport de synthèse annuel ayant trait aux éléments ci-après concernant l'instrument médical, dont il a reçu communication ou a pris connaissance au cours des douze mois suivant la délivrance de l'homologation ou de la date d'anniversaire de sa délivrance :

- a)** les effets nocifs;
- b)** les problèmes visés à l'alinéa 57(1)a);
- c)** les incidents visés au paragraphe 59(1);
- d)** tout risque grave de préjudice à la santé humaine et se rapportant à l'innocuité de l'instrument médical, visé au paragraphe 61.2(2).

(2) Le rapport est préparé dans les quatre-vingt-dix jours suivant la période applicable de douze mois.

(3) Le rapport comprend une analyse critique et concise des renseignements visés au paragraphe (1).

(4) Dans le cadre de la préparation du rapport, le titulaire détermine, en se fondant sur l'analyse, si ce qui est connu à propos des avantages et des risques liés à l'instrument médical a changé comme suit :

- a)** les avantages dont pourrait tirer le patient de l'utilisation de l'instrument sont moindres;
- b)** pour chacun des risques, selon le cas :
 - (i)** la probabilité que celui-ci se produise est plus élevée;
 - (ii)** les répercussions sur la santé ou la sûreté des patients, utilisateurs ou autres personnes sont plus élevées si le risque se matérialise;
- c)** un nouveau risque a été identifié.

(5) Le titulaire fait état de ses conclusions en application du paragraphe (4) dans le rapport.

(6) Lorsque le titulaire conclut, dans le cadre de la préparation du rapport, que ce qui est connu à propos des avantages et des risques liés à l'instrument médical a changé dans l'un des cas visés aux alinéas (4)a) à c), il en informe le ministre par écrit dans les soixante-douze heures après qu'il en soit arrivé à cette conclusion, si ce n'est déjà fait.

61.5 (1) The Minister may, for the purposes of determining whether the medical device meets the applicable requirements of sections 10 to 20, request that the holder of a medical device licence submit, by the day specified in the request, any of the following:

- (a) annual summary reports;
- (b) information on the basis of which annual summary reports were prepared.

(2) The licensee shall submit to the Minister the reports or information, or both, that the Minister requested not later than the day specified in the request.

61.6 (1) The holder of a medical device licence shall maintain records of the annual summary reports and the information on the basis of which the annual summary reports were prepared.

(2) The licensee shall retain the records for seven years after the day on which they were created.

16 The Regulations are amended by adding the following before the heading “Recall” before section 63:

Assessments Ordered Under Section 21.31 of the Act

62.1 (1) The Minister’s power to make an order under section 21.31 of the Act in respect of a medical device is subject to the following conditions:

- (a) the person to whom the order is made shall be the holder of a medical device licence in respect of the medical device; and
- (b) the Minister shall have reasonable grounds to believe that the benefits — or the risks to the health or safety of patients, users or other persons — that are associated with the medical device are significantly different than they were when the medical device licence was issued.

(2) The Minister shall, after examining the results of an assessment that was ordered under section 21.31 of the Act in respect of a medical device,

- (a) provide the holder of the medical device licence with the results of the examination; and
- (b) ensure that a summary of the results of the examination, together with a description of any steps that the Minister has taken or may take as a consequence of the examination, is published on the Government of Canada website.

61.5 (1) Afin de déterminer si l’instrument médical satisfait aux exigences applicables prévues aux articles 10 à 20, le ministre peut demander au titulaire de l’homologation d’un instrument médical de lui présenter dans le délai précisé, ce qui suit :

- a) les rapports de synthèse annuels;
- b) les renseignements invoqués à l’appui des rapports de synthèse annuels.

(2) Le titulaire fournit, à la demande du ministre, les rapports de synthèse annuels ou les renseignements, ou les deux, dans le délai précisé.

61.6 (1) Le titulaire de l’homologation d’un instrument médical tient les dossiers des rapports de synthèse annuels et des renseignements invoqués à l’appui des rapports de synthèse annuels.

(2) Le titulaire conserve les dossiers pendant sept ans après leur date de création.

16 Le même règlement est modifié par adjonction, avant l’intertitre précédant l’article 63, de ce qui suit :

Évaluations ordonnées en vertu de l’article 21.31 de la Loi

62.1 (1) Le pouvoir du ministre de donner un ordre visant un instrument médical en vertu de l’article 21.31 de la Loi, est assujéti aux conditions suivantes :

- a) la personne à qui l’ordre est donné est titulaire de l’homologation d’un instrument médical;
- b) le ministre a des motifs raisonnables de croire que les avantages — ou les risques pour la santé ou la sûreté des patients, utilisateurs ou autres personnes — liés à l’instrument sont considérablement différents de ce qu’ils étaient au moment où l’homologation a été délivrée.

(2) Au terme de son examen des résultats de l’évaluation visant un instrument médical qu’il a ordonnée en vertu de l’article 21.31 de la Loi, le ministre :

- a) communique au titulaire de l’homologation d’un instrument médical les résultats de l’examen;
- b) veille à ce qu’un résumé des résultats de l’examen ainsi que la description, le cas échéant, des mesures que le ministre a prises ou peut prendre à la suite de cet examen soient publiés sur le site Web du gouvernement du Canada.

Activities Ordered Under Section 21.32 of the Act

62.2 The Minister's power to make an order under section 21.32 of the Act in respect of a medical device is subject to the following conditions:

- (a) the person to whom the order is made shall be the holder of a medical device licence in respect of the medical device;
- (b) the Minister shall have reasonable grounds to believe that
 - (i) there are significant uncertainties relating to the benefits or adverse effects associated with the medical device,
 - (ii) the licensee is unable to provide the Minister with information that is sufficient to manage those uncertainties, and
 - (iii) the applicable requirements of these Regulations, together with any terms and conditions that have been imposed on the medical device licence, do not allow for sufficient information to be obtained to manage those uncertainties; and
- (c) the Minister shall take into account the following matters:
 - (i) whether the activities that the licensee will be ordered to undertake are feasible, and
 - (ii) whether there are less burdensome ways of obtaining additional information about the medical device's effects on the health or safety of patients, users or other persons.

17 Section 77 of the Regulations is replaced by the following:

77 The health care professional referred to in subsection 71(1) shall, within 72 hours after becoming aware of an incident that occurs in or outside Canada that involves the medical device for which an authorization has been issued under section 72 and that meets the following criteria, report the incident to the Minister and to the manufacturer or importer of the device, and specify the nature of the incident and the circumstances surrounding it:

- (a) the incident is related to a failure of the device or a deterioration in its effectiveness, or any inadequacy in its labelling or in its directions for use; and
- (b) the incident has led to the death or a serious deterioration in the state of health of a patient, user or other person, or could do so were the incident to recur.

Activités ordonnées en vertu de l'article 21.32 de la Loi

62.2 Le pouvoir du ministre de donner un ordre visant un instrument médical en vertu de l'article 21.32 de la Loi est assujéti aux conditions suivantes :

- a) la personne à qui l'ordre est donné est titulaire de l'homologation d'un instrument médical;
- b) le ministre a des motifs de raisonnables de croire, à la fois :
 - (i) que les avantages ou les effets nocifs liés à l'instrument soulèvent des incertitudes importantes,
 - (ii) que le titulaire n'est pas en mesure de fournir au ministre des renseignements suffisants pour gérer ces incertitudes,
 - (iii) que les exigences applicables du présent règlement ainsi que toute condition dont l'homologation est assortie ne permettent pas de recueillir des renseignements suffisants pour gérer ces incertitudes;
- c) le ministre tient compte des éléments suivants :
 - (i) la faisabilité des activités qu'il ordonnera au titulaire de mener,
 - (ii) l'existence de moyens moins coûteux de recueillir des renseignements supplémentaires quant aux effets de l'instrument sur la santé ou la sûreté des patients, utilisateurs ou autres personnes.

17 L'article 77 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

77 Le professionnel de la santé visé au paragraphe 71(1) signale, dans les 72 heures après en avoir eu connaissance, tout incident qui s'est produit au Canada ou à l'étranger et qui met en cause l'instrument à l'égard duquel une autorisation a été délivrée en vertu de l'article 72, et en précise la nature et les circonstances au ministre, ainsi qu'au fabricant ou à l'importateur, lorsque l'incident, à la fois :

- a) est lié à une défaillance de l'instrument, une dégradation de son efficacité ou un étiquetage ou mode d'emploi défectueux;
- b) a entraîné la mort ou une détérioration grave de l'état de santé d'un patient, utilisateur ou autre personne, ou serait susceptible de le faire s'il se reproduisait.

18 Subparagraph 81(k)(v) of the Regulations is replaced by the following:

(v) in the event of an incident involving the device that occurs in or outside Canada and that meets the following criteria, report the incident and the circumstances surrounding it to the Minister and to the manufacturer or importer of the device within 72 hours after the qualified investigator becomes aware of the incident:

(A) the incident is related to a failure of the device or a deterioration in its effectiveness, or any inadequacy in its labelling or in its directions for use; and

(B) the incident has led to the death or a serious deterioration in the state of health of a patient, user or other person, or could do so were the incident to recur.

19 Paragraph 88(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) sections 59 to 61.1 with respect to reports on incidents;

20 The Regulations are amended by adding the following after section 88:

88.1 Subsections 61.2(2) to (3) and section 61.3 apply in respect of medical devices to which this Part applies except that the references to “holder of a therapeutic product authorization” shall be read as references to “holder of an authorization issued under subsection 83(1)”.

Coming into Force

21 These Regulations come into force on the day that, in the sixth month after the month in which they are published in the *Canada Gazette*, Part II, has the same calendar number as the day on which they are published or, if that sixth month has no day with that number, the last day of that sixth month.

[24-1-o]

18 Le sous-alinéa 81k)(v) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(v) qu'en cas d'incident qui s'est produit au Canada ou à l'étranger et qui met en cause l'instrument, il signalera celui-ci et les circonstances l'entourant au ministre, ainsi qu'au fabricant ou à l'importateur, dans les 72 heures après en avoir eu connaissance, lorsque l'incident, à la fois :

(A) est lié à une défaillance de l'instrument, une dégradation de son efficacité ou un étiquetage ou mode d'emploi défectueux;

(B) a entraîné la mort ou une détérioration grave de l'état de santé d'un patient, utilisateur ou autre personne, ou serait susceptible de le faire s'il se reproduisait.

19 L'alinéa 88c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) les articles 59 à 61.1 visant les rapports d'incidents;

20 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 88, de ce qui suit :

88.1 Les paragraphes 61.2(2) à (3) et l'article 61.3 s'appliquent à l'égard des instruments médicaux visés par la présente partie. Toutefois, la mention de « titulaire d'une autorisation relative à un produit thérapeutique » vaut mention de « titulaire d'une autorisation délivrée en vertu du paragraphe 83(1) ».

Entrée en vigueur

21 Le présent règlement entre en vigueur le jour qui, dans le sixième mois suivant le mois de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*, porte le même quantième que le jour de sa publication ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce sixième mois.

[24-1-o]

Navigation Safety Regulations, 2019

Statutory authorities

Canada Shipping Act, 2001

Canada–Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Act

Canada–Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act

Canada Oil and Gas Operations Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Between 2008 and 2017, there was an average of 16 fatalities and 50 serious injuries per year from incidents on board commercial vessels in Canadian waters. Collisions, groundings and ship strikes collectively account for around 20% of all reported marine accidents per year. While the trend in recent years has been improving, 2018 was a particularly tragic year, with 21 fatalities and 52 serious injuries. It has been determined that there is a strong need for additional measures to enhance navigation safety in terms of collision avoidance and search and rescue efforts.

Further, many of the provisions in regulations related to marine navigation safety and radiocommunications do not reflect updates to the *Canada Shipping Act, 2001* and Chapter IV (Maritime Radiocommunications) and Chapter V (Navigation Safety) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Convention) [to which Canada is a signatory], and must be amended to align accordingly.

Description: This regulatory proposal would consolidate requirements found in 10 existing regulations relating to navigation safety and radiocommunications into one regulation: the proposed *Navigation Safety*

Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation

Fondements législatifs

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador

Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers

Loi sur les opérations pétrolières au Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Entre 2008 et 2017, il y a eu en moyenne 16 décès et 50 blessures graves par année attribuables à des incidents survenus à bord de navires marchands dans les eaux canadiennes. Les collisions avec des bateaux, les collisions avec les cétacés et les échouements représentent collectivement environ 20 % de tous les accidents maritimes déclarés par année. Bien que la tendance des dernières années se soit améliorée, 2018 a été une année particulièrement tragique, avec 21 décès et 52 blessures graves. Il a été déterminé qu'il faut vraiment mettre en place des mesures supplémentaires pour améliorer la sécurité de la navigation en ce qui concerne l'évitement des collisions et les efforts de recherche et de sauvetage.

En outre, bon nombre des dispositions des règlements concernant la sécurité de la navigation maritime et les radiocommunications ne tiennent pas compte des mises à jour de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et des chapitres IV (Radiocommunications maritimes) et V (Sécurité de la navigation) de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) [dont le Canada est signataire], et doivent être modifiées en conséquence.

Description : Cette proposition de règlement regrouperait les exigences énoncées dans 10 règlements existants concernant la sécurité de la navigation et des radiocommunications en un seul règlement : le projet

Regulations, 2019 (the proposed Regulations). At the same time, 9 of those existing regulations would be repealed. Further, the consolidated provisions would be enhanced to (i) expand the carriage requirements of distress alerting and communication equipment; (ii) expand the carriage requirements for equipment designed to improve the situational awareness of vessel operators; (iii) incorporate by reference Chapter IV and Chapter V of the SOLAS Convention; (iv) bring the regulatory regime in line with the *Canada Shipping Act, 2001* by updating terminology; and (v) respond to recommendations made by the Transportation Safety Board, the Chief Coroner for the *Leviathan II* marine incident, the Auditor General, and the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Rationale: Expanding the carriage requirements of navigation safety and radiocommunication equipment to a wider category of vessels would enhance marine safety in terms of collision avoidance and search and rescue efforts and would address recommendations made by the Transportation Safety Board, the Chief Coroner for the *Leviathan II* marine incident, and the Auditor General of Canada.

Aligning Canada's regulations with amendments to Chapter IV and Chapter V of the SOLAS Convention would allow Canada to meet its international commitments, support harmonization efforts with other jurisdictions, and create a clearer and simpler set of regulatory requirements while improving safety.

This regulatory initiative would also allow Transport Canada to address minor concerns raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations regarding some of the wording in the existing *Charts and Nautical Publications Regulations, 1995*.

Finally, the proposed Regulations would create a clearer and more coherent set of requirements for industry by updating terminology to bring it in line with the *Canada Shipping Act, 2001*, and by bringing together all requirements respecting navigation safety and radiocommunications into one regulation.

de *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation* (le projet de règlement). En même temps, 9 de ces règlements existants seraient abrogés. De plus, les dispositions consolidées seraient améliorées pour i) accroître les exigences relatives à la présence à bord d'équipement d'alerte et de communication de détresse; ii) accroître les exigences relatives à l'obligation d'avoir à bord de l'équipement conçu pour améliorer la connaissance de la situation des exploitants de bâtiments; iii) incorporer par renvoi les chapitres IV et V de la Convention SOLAS; iv) harmoniser le régime de réglementation avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* en mettant à jour la terminologie; v) répondre aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports, celles du coroner en chef à l'égard de l'incident maritime du *Leviathan II*, du vérificateur général et du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Justification : L'application des exigences relatives au transport d'équipement de sécurité de la navigation et de radiocommunication à une catégorie plus vaste de navires améliorerait la sécurité maritime en ce qui concerne l'évitement des collisions et les efforts de recherche et sauvetage et donnerait suite aux recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports, le coroner en chef pour l'incident maritime *Leviathan II* et le vérificateur général du Canada.

L'harmonisation de la réglementation du Canada aux modifications apportées aux chapitres IV et V de la Convention SOLAS permettrait au Canada de respecter ses engagements internationaux, de soutenir ses efforts d'harmonisation avec d'autres administrations et de créer un ensemble d'exigences réglementaires plus clair et plus simple, tout en améliorant la sécurité.

Cette initiative réglementaire permettrait également à Transports Canada de répondre aux préoccupations mineures soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation concernant une partie du libellé du *Règlement sur les cartes et les publications nautiques (1995)* existant.

Finalement, le projet de règlement permettrait de créer un ensemble d'exigences réglementaires plus clair et plus cohérent pour l'industrie grâce à la mise à jour de la terminologie afin de l'harmoniser avec celle utilisée dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et au regroupement de toutes les exigences relatives à la sécurité de la navigation et aux radiocommunications dans un seul règlement.

Issues

Distress alerting and communication, and situational awareness measures

Collisions, groundings and ship strikes collectively account on average for around 20% of all reported marine accidents.¹ These occurrences can result in the release of pollutants, serious injuries, and death. Improved navigation safety as provided by up-to-date navigation and radiocommunication equipment would reduce navigational errors that can result in vessels running aground, or colliding with other vessels, which would, in turn, result in greater safety of life and property at sea, and greater protection of the marine environment.

According to marine occurrence data² of the Transportation Safety Board, there was an average of 16 fatalities and 50 serious injuries per year from marine occurrences involving commercial vessels in Canadian waters between 2008 and 2017. Many of these fatalities and serious injuries resulted from vessels becoming distressed with no opportunity to signal for help. The Chief Coroner for the *Leviathan II* marine incident, the Transportation Safety Board, and the Auditor General of Canada have all recommended mandatory carriage of a means to send a distress alert ashore, via beacon, for all commercial vessels on a voyage outside sheltered waters.³ This would increase the ability of search and rescue units to locate vessels in distress and reduce response times. The Transportation Safety Board report findings from the *Pop's Pride* and the *Brier Mist* marine incidents, among others, identified safety deficiencies related to the absence of emergency position indicating radiobeacons (EPIRBs).

Alignment with Chapter IV and Chapter V of the International Convention for the Safety of Life at Sea

As a result of amendments to Chapter V (Safety of Navigation) of the SOLAS Convention that were adopted by the

¹ Transportation Safety Board of Canada (TSB) Marine occurrence and vessel data: <http://www.tsb.gc.ca/eng/stats/marine/data-2.asp> [accessed April 25, 2018]

² Transportation Safety Board of Canada (TSB) Marine occurrence and vessel data: <http://www.tsb.gc.ca/eng/stats/marine/data-2.asp> [accessed April 25, 2018]

³ A sheltered waters voyage means a voyage
 (a) that is in Canada on a lake, or a river above tidal waters, where a vessel can never be further than one nautical mile from the closest shore;
 (b) that is on the waters listed in column 1 of an item of Schedule 1 of the *Vessel Certificates Regulations* during the period specified in column 2 of that item; or
 (c) that is made by a ferry between two or more points listed in column 1 of an item of Schedule 2 of the *Vessel Certificates Regulations* during the period specified in column 2 of that item.

Enjeux

Dispositifs d'alerte de détresse et communication et mesures pour assurer la connaissance de la situation

En moyenne, les collisions et les échouements des navires représentent environ 20 % de tous les accidents maritimes déclarés¹. Ces événements peuvent entraîner le rejet de polluants, des blessures graves et la mort. L'amélioration de la sécurité de la navigation grâce à un équipement de navigation et de radiocommunication à la fine pointe de la technologie réduirait les erreurs de navigation qui peuvent entraîner l'échouement ou la collision avec d'autres navires, ce qui se traduirait par une meilleure sécurité des personnes et des biens en mer et une meilleure protection du milieu marin.

Selon les données sur les incidents maritimes² du Bureau de la sécurité des transports, il y a eu en moyenne 16 décès et 50 blessures graves par année attribuables à des incidents maritimes impliquant des bâtiments commerciaux dans les eaux canadiennes entre 2008 et 2017. Bon nombre de ces décès et blessures graves étaient liés au fait que des navires en détresse n'avaient pas la possibilité de demander de l'aide. Le coroner en chef de l'incident maritime du *Leviathan II*, le Bureau de la sécurité des transports et le vérificateur général du Canada ont tous recommandé l'installation obligatoire d'un moyen d'envoyer une alerte de détresse à terre, au moyen d'une balise, pour tous les navires commerciaux qui effectuent un voyage à l'extérieur des eaux abritées³. Les unités de recherche et de sauvetage seraient mieux en mesure de localiser les navires en détresse et ainsi, les délais d'intervention seraient réduits. Les conclusions du rapport du Bureau de la sécurité des transports sur les incidents maritimes du *Pop's Pride* et du *Brier Mist* notamment ont relevé des lacunes en matière de sécurité liées à l'absence de radiobalise de localisation des sinistres (RLS).

Harmonisation avec les chapitres IV et V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

À la suite des modifications apportées au chapitre V (Sécurité de la navigation) et aux modifications qui seront

¹ Données sur les incidents maritimes et les bâtiments du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) : <http://www.tsb.gc.ca/fra/stats/marine/data-2.asp> [consulté le 25 avril 2018]

² Données sur les incidents maritimes et les bâtiments du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) : <http://www.tsb.gc.ca/fra/stats/marine/data-2.asp> [consulté le 25 avril 2018]

³ Un voyage en eaux abritées est un voyage
 a) qui se fait au Canada sur un lac ou une rivière au-dessus des eaux de marée, où un bâtiment ne peut jamais se trouver à plus d'un mille marin de la rive la plus proche;
 b) qui se fait dans des eaux énumérées dans la colonne 1 d'un article de l'annexe 1 du *Règlement sur les certificats de bâtiment* pendant la période indiquée à la colonne 2 de cet article;
 c) qui est effectué par un traversier entre deux points ou plus énumérés à la colonne 1 d'un article de l'annexe 2 du *Règlement sur les certificats de bâtiment* pendant la période indiquée à la colonne 2 de cet article.

International Maritime Organization and amendments to Chapter IV (Radiocommunications) of the Convention that will be adopted, the requirements found in the *Navigation Safety Regulations* must to be updated to align with these new international standards. As a signatory to the SOLAS Convention, Canada must abide by it. Failure to align with these standards would diminish Canada's current perceived leadership internationally, as it would be seen as not abiding by the Convention regime it has helped to develop.

Response to issues raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations has expressed minor concerns regarding some of the wording in the *Charts and Nautical Publications Regulations, 1995*. Specifically, the Committee had concerns about the clarity of certain subsections within these Regulations that relate to the electronic chart display and information system (ECDIS) optional carriage requirement. As the carriage requirement for an ECDIS would be made mandatory (for certain vessels and new builds) through this regulatory proposal's incorporation by reference of Chapter V of the SOLAS Convention, the wording would at the same time be made clearer.

Improving clarity

Requirements respecting the carriage of navigation safety and radiocommunication equipment are currently spread out across 10 separate regulations. Consolidating these requirements into a single regulation would make it easier for regulated parties to understand and meet the requirements.

Furthermore, the wording in the current regulations is out-of-date, based on terminology used in the former *Canada Shipping Act*, which was replaced by the *Canada Shipping Act, 2001* in 2007. Updating terminology to align with the *Canada Shipping Act, 2001* would make regulatory requirements clearer and easier to follow.

Background

Navigation safety is achieved through a suite of regulations under the *Canada Shipping Act, 2001*. Some of these regulations have not been amended for many years and no longer align with the *Canada Shipping Act, 2001*, or reflect recent amendments to Chapter IV and Chapter V of the SOLAS Convention.

apportées au chapitre IV (Radiocommunications) de la Convention SOLAS par l'Organisation maritime internationale, les exigences énoncées dans le *Règlement sur la sécurité de la navigation* doivent être mises à jour pour s'harmoniser avec ces nouvelles normes internationales. Comme le Canada est signataire de la présente Convention, il doit s'y conformer. Si le Canada négligeait d'harmoniser ses exigences, son leadership actuel en serait d'autant diminué à l'échelle internationale, car il serait perçu comme ne respectant pas le régime de la Convention qu'il a aidé à élaborer.

Réponse aux questions soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a exprimé des préoccupations mineures concernant certaines des dispositions du *Règlement sur les cartes et les publications nautiques (1995)*. Plus précisément, le Comité avait des préoccupations au sujet de la clarté de certaines dispositions du présent règlement qui se rapportent à l'exigence facultative d'installation d'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (SVCEI). Comme l'exigence de transporter un SVCEI serait rendue obligatoire (pour certains bâtiments et nouvelles constructions) par l'ajout de cette proposition réglementaire au renvoi au chapitre V de la Convention SOLAS, le libellé serait clarifié par la même occasion.

Amélioration de la clarté

Les exigences relatives au transport d'équipement de sécurité de la navigation et de radiocommunication sont actuellement réparties dans 10 règlements distincts. Le regroupement de ces exigences dans un seul règlement aiderait les parties réglementées à comprendre et à respecter ces exigences.

De plus, le libellé de l'actuelle réglementation est désuet et il est fondé sur la terminologie utilisée dans l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui a été remplacée par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* en 2007. La mise à jour de la terminologie pour l'harmoniser à celle de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* rendrait les exigences réglementaires plus claires et plus faciles à respecter.

Contexte

La sécurité de la navigation est assurée par un ensemble de règlements en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Certains de ces règlements n'ont pas été modifiés depuis de nombreuses années et ne cadrent plus avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, ni avec les modifications apportées récemment aux chapitres IV et V de la Convention SOLAS.

Distress alerting and communication, and situational awareness measures

On October 25, 2015, the *Leviathan II*, a passenger vessel with 27 people on board, capsized while on a whale-watching excursion off Plover Reefs, in Clayoquot Sound, British Columbia. The crew aboard the vessel were unable to issue a call for distress until a flare was fired 40 minutes after the incident. The ensuing search and rescue operation was hampered by a miscommunication relating to the vessel's location. As a result, six people died, and approximately 2 000 L of fuel leaked into the water.⁴

The Coroner's report for the *Leviathan II* marine incident recommended that regulations regarding EPIRBs be reviewed with a consideration to expanding the class of vessels required to carry these devices. This echoed a number of other recommendations made to Transport Canada, including the following:

- Transportation Safety Board Recommendation M00-09, made in 2000, which recommended that small fishing vessels engaged in coastal voyages carry an EPIRB or other appropriate equipment that floats free, automatically activates, alerts the search and rescue system and provides position updates and homing-in capabilities;
- Transportation Safety Board Recommendation M17-03, made in 2017, which recommended that Transport Canada require all passenger vessels operating beyond sheltered waters to carry an EPIRB to reduce search time and save lives; and
- The *Auditor General Report 2013, Chapter 7, Federal Search and Rescue Activities*, which recommended that Transport Canada consider the use of digital emergency beacons on board additional classes of boats and airplanes to reduce search time.

Objectives

The objectives of this regulatory initiative are the following:

1. Reduce the risk of loss of life or serious injury at sea, potential marine incidents, and oil spills through the expansion of navigation safety and radiocommunication equipment carriage requirements (emergency position indicating radiobeacons, automatic identification systems, electronic chart display and information

⁴ Marine Investigation Report M15P0347 — Capsizing and loss of life *Leviathan II* <http://www.bst-tsb.gc.ca/eng/rapports-reports/marine/2015/m15p0347/m15p0347.asp> [accessed June 2, 2019]

Dispositifs d'alerte de détresse et communication et mesures pour assurer la connaissance de la situation

Le 25 octobre 2015, le *Leviathan II*, un bâtiment à passagers avec 27 personnes à bord, a chaviré pendant une excursion d'observation des baleines au large de Plover Reefs, à Clayoquot Sound, en Colombie-Britannique. L'équipage à bord du bâtiment n'a pas été en mesure de lancer un appel de détresse jusqu'à ce qu'une fusée éclairante soit lancée 40 minutes après l'incident. L'opération de recherche et sauvetage qui a suivi a été entravée par un problème de communication concernant l'emplacement du bâtiment. Par conséquent, six personnes sont décédées et environ 2 000 L de carburant ont fui dans l'eau⁴.

Le rapport du coroner sur le naufrage du *Leviathan II* recommandait que la réglementation concernant les RLS soit examinée en tenant compte de l'élargissement de la catégorie de navires qui doivent avoir ces appareils à bord. Cela faisait écho à un certain nombre d'autres recommandations formulées à Transports Canada, notamment :

- Recommandation M00-09 du Bureau de la sécurité des transports, formulée en 2000, qui recommandait que les petits bateaux de pêche effectuant des voyages côtiers soient munis d'une RLS ou de tout autre équipement approprié à dégagement hydrostatique, qui se déclenche automatiquement, qui alerte le système de recherche et de sauvetage et qui fournit des mises à jour de position et des capacités de localisation;
- Recommandation M17-03 du Bureau de la sécurité des transports, formulée en 2017, qui recommandait que Transports Canada exige que tous les navires à passagers naviguant au-delà des eaux abritées soient munis d'une RLS pour réduire le temps de recherche et sauver des vies;
- Le *Rapport du vérificateur général 2013, Chapitre 7, Activités fédérales de recherche et sauvetage*, qui recommandait que Transports Canada envisage l'utilisation de balises de détresse numériques à bord d'autres catégories de bateaux et d'avions pour réduire le temps de recherche.

Objectifs

La présente initiative réglementaire vise à :

1. Réduire le risque de perte de vie ou de blessures graves en mer, d'incidents maritimes potentiels et de déversements d'hydrocarbures en augmentant les exigences liées à l'obligation d'avoir à bord de l'équipement pour assurer la sécurité de la navigation et de radiocommunication (radiobalises de localisation des sinistres, systèmes d'identification automatique, système

⁴ Rapport de l'Enquête de sécurité du transport maritime M15P0347 — Naufrage du navire à passagers *Léviathan II* <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/enquetes-investigations/marine/2015/M15P0347/M15P0347.html> [consulté le 2 juin 2019]

systems, bridge navigational watch and alarm system, very high frequency-digital selective calling and two-way radiocommunications);

2. Reduce the cost of emergency response (distress and oil spill response activities) by conducting faster and more precise searches of smaller areas;
3. Maintain alignment with international standards by incorporating by reference Chapter IV (Radiocommunications) and Chapter V (Safety of Navigation) of the SOLAS Convention, as amended from time to time;
4. Improve clarity by updating terminology to align with the *Canada Shipping Act, 2001*;
5. Respond to recommendations made by the Transportation Safety Board, the Chief Coroner for the *Leviathan II* marine incident, and the Auditor General of Canada;
6. Address concerns expressed by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations; and
7. Create a clearer and more coherent set of requirements for industry by bringing together all requirements respecting navigation safety and radiocommunications into one regulation.

Description

This regulatory proposal would repeal nine existing regulations related to navigation safety and radiocommunication and consolidate them into one new regulation: the *Navigation Safety Regulations, 2019*.

The following regulations would be repealed (the regulations that require more substantive changes appear in bold):

- ***Navigation Safety Regulations*** (domestic regulation pertaining to Chapter V of the SOLAS Convention)
- *Voyage Data Recorder Regulations* (domestic regulation pertaining to Chapter IV of the SOLAS Convention)
- ***Charts and Nautical Publications Regulations, 1995*** (domestic regulation pertaining to Chapter V of the SOLAS Convention)
- ***Ship Station (Radio) Regulations, 1999*** (domestic regulation pertaining to Chapter IV of the SOLAS Convention)
- *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999* (domestic regulation pertaining to Chapter IV of the SOLAS Convention)

d'affichage des cartes électroniques et d'information, système d'alarme du quart à la passerelle, système d'appel sélectif numérique à très haute fréquence et radiocommunications bidirectionnelles);

2. Réduire le coût de l'intervention d'urgence (activités d'intervention en cas de détresse et de déversement d'hydrocarbures) en effectuant des recherches plus rapides et plus précises dans les zones plus petites;
3. Maintenir l'harmonisation aux normes internationales en incorporant un renvoi aux chapitres IV (Radiocommunications) et V (Sécurité de la navigation) de la Convention SOLAS, en fonction des modifications apportées occasionnellement;
4. Améliorer la clarté en mettant à jour la terminologie pour l'harmoniser à celle de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*;
5. Donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports, du coroner en chef pour l'incident maritime du *Leviathan II* et du vérificateur général du Canada;
6. Donner suite aux préoccupations exprimées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.
7. Créer un ensemble d'exigences plus claires et plus cohérentes pour l'industrie en regroupant toutes les exigences relatives à la sécurité de la navigation et aux radiocommunications dans un seul règlement.

Description

Cette proposition de règlement abrogerait neuf règlements existants relatifs à la sécurité de la navigation et à la radiocommunication et les regrouperait dans un nouveau règlement : le *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*.

Les règlements suivants seraient abrogés (les règlements nécessitant des changements plus importants sont en gras) :

- ***Règlement sur la sécurité de la navigation*** (règlement national relatif au chapitre V de la Convention SOLAS)
- *Règlement sur les enregistreurs des données du voyage* (règlement national relatif au chapitre IV de la Convention SOLAS)
- ***Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)*** [règlement national relatif au chapitre V de la Convention SOLAS]
- ***Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*** [règlement national relatif au chapitre IV de la Convention SOLAS]
- *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* [règlement national relatif au chapitre IV de la Convention SOLAS]

- *VHF Radiotelephone Practices and Procedures Regulations* (domestic regulation pertaining to Chapter IV of the SOLAS Convention)
- *Anchorage Regulations* (prohibitions)
- *Burlington Canal Regulations* (limitations)
- *St. Clair and Detroit River Navigation Safety Regulations* (limitations)

This regulatory initiative would also transfer requirements relating to navigation safety from a tenth regulation, the *Steering Appliances and Equipment Regulations*, to the proposed Regulations. Although most of the requirements from the *Steering Appliances and Equipment Regulations* would be transferred over to the proposed Regulations, sections related to the construction of vessels will remain intact; therefore, this regulation would not be repealed.

Along with this consolidation, proposed enhancements to certain provisions currently contained in the 10 regulations would (i) expand the carriage requirements of distress alerting and communication equipment; (ii) expand the carriage requirements for equipment designed to improve the situational awareness of vessel operators; (iii) align with international standards by incorporating by reference Chapter IV and Chapter V of the SOLAS Convention; (iv) update terminology to match the *Canada Shipping Act, 2001*; (v) respond to recommendations made by the Transportation Safety Board, the Chief Coroner for the *Leviathan II* marine incident, and the Auditor General of Canada; and (vi) address concerns of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Distress alerting and communication measures

Distress alerting equipment requirements

The existing regulations that deal with distress alerting and communication measures [i.e. the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999* and the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*] would be repealed and incorporated into the proposed Regulations. At the same time, the proposed Regulations would be enhanced to

- *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF* (règlement national relatif au chapitre IV de la Convention SOLAS)
- *Règlement sur le mouillage de navires* (interdictions)
- *Règlement sur le canal de Burlington* (limites)
- *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit* (limites)

La présente initiative réglementaire intégrerait également les exigences relatives à la sécurité de la navigation d'un dixième règlement, le *Règlement sur les appareils de gouverne*, au projet de règlement. Bien que la plupart des exigences du *Règlement sur les appareils de gouverne* seraient intégrées au projet de règlement, les articles relatifs à la construction des navires demeureront inchangés et, par conséquent, cette réglementation ne serait pas abrogée.

Parallèlement à ce regroupement, les améliorations proposées à certaines dispositions actuellement contenues dans les 10 règlements permettraient (i) d'accroître les exigences relatives à l'installation d'équipement d'alerte et de communication de détresse; (ii) d'élargir les exigences relatives à l'équipement conçu pour améliorer la connaissance de la situation des exploitants de bâtiments; (iii) d'assurer l'harmonisation avec les normes internationales en incorporant par renvoi aux chapitres IV et V de la Convention SOLAS; (iv) de mettre à jour la terminologie afin qu'elle corresponde à celle de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*; (v) de répondre aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports, du coroner en chef pour l'incident maritime du *Leviathan II* et du vérificateur général du Canada; (vi) de répondre aux préoccupations du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Mesures d'alerte et de communication de détresse

Exigences relatives à l'équipement d'alerte de détresse

Les règlements actuels portant sur les mesures d'alerte et de communication de détresse [c'est-à-dire le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)* et le *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*] seraient abrogés et intégrés au règlement proposé. De plus, le règlement proposé serait amélioré pour accroître

increase the carriage of distress alerting equipment by requiring

1. a vessel on a near coastal voyage, Class 1⁵ or an unlimited voyage to be equipped with a float-free EPIRB;
2. a vessel that is more than 12 m in length on a near coastal voyage, Class 2⁶ to be equipped with a float-free EPIRB; and
3. a vessel that is less than 12 m on a near coastal voyage, Class 2 on the coasts of Canada, the St. Lawrence River, or the Great Lakes and their connecting waters, to be equipped with either
 - (i) a float-free EPIRB;
 - (ii) a manually-activated EPIRB;
 - (iii) a 406 MHz (megahertz) personal locator beacon (PLB); or
 - (iv) a portable very high frequency (VHF) radiotelephone capable of digital selective calling (DSC) in the case of a vessel that is less than 8 m in length and which operates exclusively in areas within the range of at least one VHF coast station in which continuous DSC alerting is available.

le transport d'équipement d'alerte de détresse en exigeant :

1. qu'un bâtiment qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1⁵ ou un voyage illimité soit équipé d'une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) à dégagement libre;
2. qu'un bâtiment de plus de 12 m de longueur qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 2⁶, soit équipé d'une RLS à dégagement libre;
3. qu'un bâtiment de moins de 12 m qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 2, près des côtes du Canada, dans le fleuve Saint-Laurent ou les Grands Lacs et leurs eaux communicantes, soit équipé :
 - (i) d'une RLS à dégagement libre;
 - (ii) d'une RLS activée manuellement;
 - (iii) d'une radiobalise individuelle de repérage de 406 MHz (mégahertz);
 - (iv) d'un radiotéléphone VHF capable de passer un appel sélectif numérique (ASN) dans le cas d'un bâtiment qui mesure moins de 8 m de long et qui navigue exclusivement dans des zones où il y a au moins une station côtière VHF offrant une alerte ASN continue.

Table 1. Proposed distress alerting equipment requirements

Transport Canada Regulatory Proposal	Vessels < 8 m	Vessels 8 m to 12 m	Vessels > 12 m
	Meets the Transportation Safety Board recommendations		
Near coastal voyage, Class 1 and beyond	Float-free EPIRB	Float-free EPIRB (currently manual EPIRB is allowed)	Float-free EPIRB (already required)
	Partially meets the TSB recommendations		Meets the TSB recommendations
Near coastal voyage, Class 2	Float-free EPIRB; or manual EPIRB; or 406 MHz PLB; or portable VHF-DSC/GPS	Float-free EPIRB; or manual EPIRB; or 406 MHz PLB	Float-free EPIRB (already required if > 20 m)

⁵ A near coastal voyage, Class 1 means a voyage
 (a) that is not a sheltered waters voyage or a near coastal voyage, Class 2;
 (b) that is between places in Canada, the United States (except Hawaii), Saint Pierre and Miquelon, the West Indies, Mexico, Central America or the northeast coast of South America; and
 (c) during which the vessel engaged on the voyage is always
 (i) north of latitude 6° N, and
 (ii) within 200 nautical miles from shore or above the continental shelf.

⁶ A near coastal voyage, Class 2 means a voyage
 (a) that is not a sheltered waters voyage; and
 (b) during which the vessel engaged on the voyage is always
 (i) within 25 nautical miles from shore in waters contiguous to Canada, the United States (except Hawaii) or Saint Pierre and Miquelon, and
 (ii) within 100 nautical miles from a place of refuge.

⁵ Un voyage à proximité du littoral, classe 1
 a) n'est pas un voyage qui se déroule en eaux abritées ni un voyage à proximité du littoral, classe 2;
 b) est un voyage qui se déroule entre deux points au Canada, aux États-Unis (sauf Hawaii), à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les Antilles, au Mexique, en Amérique centrale ou sur la côte nord-est de l'Amérique du Sud;
 c) est un voyage au cours duquel le bâtiment effectuant le voyage est toujours situé
 (i) au nord de latitude 6 °N,
 (ii) à 200 milles marins du littoral ou au-dessus du plateau continental.

⁶ Un voyage à proximité du littoral, classe 2
 a) n'est pas un voyage en eaux abritées;
 b) est un voyage au cours duquel le bâtiment effectuant le voyage est toujours situé
 (i) à moins de 25 milles marins de la rive dans les eaux contiguës au Canada, aux États-Unis (sauf Hawaii) ou à Saint-Pierre-et-Miquelon,
 (ii) à 100 milles marins d'un lieu de refuge.

Tableau 1. Exigences proposées relatives à l'équipement d'alerte de détresse

Projet de règlement de Transports Canada	Bâtiments de moins de 8 m	Bâtiments de 8 à 12 m	Bâtiments de plus de 12 m
Satisfait aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports			
Voyage à proximité du littoral, classe 1 et au-delà	RLS à dégagement libre	RLS à dégagement libre (à l'heure actuelle, la RLS manuelle est autorisée)	RLS à dégagement libre (déjà requise)
Satisfait partiellement aux recommandations du BST			Satisfait aux recommandations du BST
Voyage à proximité du littoral, classe 2	RLS à dégagement libre; ou RLS manuelle; radiobalise individuelle de repérage de 406 MHz; ou radiotéléphone très haute fréquence (VHF) portatif à capacité ASN ou GPS portatif	RLS à dégagement libre, RLS manuelle ou radiobalise individuelle de repérage de 406 MHz	RLS à dégagement libre (déjà requis si le bâtiment mesure plus de 20 m)

Very high frequency radios with digital selective calling

The proposed Regulations would increase carriage of VHF radios with DSC by requiring

1. A vessel on a voyage, any part of which is in sea area A1, or on a voyage more than 5 nautical miles from shore on the coasts of Canada, to be equipped with a VHF radio installation capable of DSC if the vessel is
 - (i) more than 8 m in length;
 - (ii) a passenger-carrying vessel; or
 - (iii) a towboat.
2. Despite the above, a vessel that does not carry more than six passengers or is less than 8 m in length may carry a very high frequency handheld radio capable of digital selective calling.

Means of two-way radiocommunications

The proposed Regulations would increase carriage of two-way radiocommunications by requiring

1. A vessel on a voyage, any part of which is outside sea area A1, to be equipped with radio equipment capable of establishing two-way radiocommunications at any time with a Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Services Centre or, if that is not possible, with another organization or person on shore that is providing communication with the vessel if the vessel is
 - (i) transporting passengers more than two nautical miles from shore;
 - (ii) carrying more than six passengers; or

Radios très haute fréquence avec appel sélectif numérique

Le projet de règlement augmenterait l'installation des radios VHF avec ASN en imposant les exigences ci-après :

1. Un bâtiment effectuant un voyage dont une partie est effectuée dans la zone océanique A1 ou un voyage à plus de cinq milles marins du littoral le long des côtes du Canada, doit être équipé d'une installation radio VHF permettant des communications au moyen d'un ASN si le bâtiment :
 - (i) mesure plus de 8 m de longueur;
 - (ii) est un bâtiment transportant des passagers;
 - (iii) est un bateau-remorqueur.
2. Malgré ce qui précède, un bâtiment qui ne transporte pas plus de six passagers ou qui mesure moins de 8 m de longueur pourrait avoir à bord un radiotéléphone VHF portatif avec ASN.

Moyens de radiocommunications bidirectionnelles

Le projet de règlement viserait à accroître l'installation d'un moyen de radiocommunications bidirectionnelles en imposant les exigences ci-après :

1. Un bâtiment effectuant un voyage dont une partie se trouve à l'extérieur de la zone océanique A1 doit être équipé d'équipement radio capable d'établir des radiocommunications bidirectionnelles à tout moment avec un Centre des services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne ou, si cela n'est pas possible, avec une autre organisation ou personne sur le littoral qui communique avec le bâtiment si ce dernier :
 - (i) transporte des passagers à plus de deux milles marins des côtes;

(iii) engaged on a voyage beyond the limits of a near coastal voyage, Class 2.

Situational awareness measures

Automatic identification systems

The proposed Regulations would require new categories of vessels to have an automatic identification system (AIS), Class A on board. An AIS is a navigational tool that provides information, such as the ship's identity, type, position, speed, and other safety-related information. An AIS transmits and receives data from vessels and from shore over very high radio frequencies. When carried on board vessels, an AIS can enhance situational awareness and provide useful information for search and rescue responders.

A Class A AIS would be required on board the following vessels:

- (i) a non-pleasure vessel of 20 m or more in length;
- (ii) a vessel carrying more than 50 passengers;
- (iii) a vessel carrying dangerous goods or pollutant in bulk cargo;
- (iv) a dredge or floating plant; or
- (v) a towboat that is more than 8 m in length.

Incorporation by reference

The proposed Regulations would incorporate by reference Chapter IV and Chapter V of the SOLAS Convention, as amended from time to time. This would alleviate the need to update the proposed Regulations when changes are made to these Chapters in the future.

Because Canada is active in the development of the ongoing International Maritime Organization's Global Maritime Distress and Safety System modernization project, the Department's involvement allows it to provide input and "future proof" the content related to Chapter IV of the SOLAS Convention to ensure minimal changes to regulations would be required when the modernization project comes into effect.

While all of the requirements found in Chapter IV of the SOLAS Convention are already contained in Canadian regulations due to past updates, two new requirements would be introduced by the incorporation by reference of Chapter V, as outlined below.

(ii) transporte plus de six passagers;

(iii) effectue un voyage au-delà des limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2.

Mesures de sensibilisation à la situation

Systèmes d'identification automatique

Le projet de règlement exigerait que les nouvelles catégories de bâtiments soient munies d'un système d'identification automatique (SIA) de classe A à bord. Le SIA est un outil de navigation qui fournit des renseignements sur le nom et le type de bâtiment, sa position, sa vitesse et d'autres informations relatives à la sécurité. Le SIA transmet et reçoit des données provenant des bâtiments et de la rive sur des fréquences radio très élevées. Lorsque le SIA se trouve à bord d'un bâtiment, il peut accroître la sensibilisation à la situation et transmettre des renseignements utiles aux intervenants de recherche et de sauvetage.

Un SIA de classe A serait requis à bord des bâtiments suivants :

- (i) un bâtiment autre que de plaisance d'une longueur de 20 mètres ou plus;
- (ii) un bâtiment transportant plus de 50 passagers;
- (iii) un bâtiment transportant des marchandises dangereuses ou des polluants dans une cargaison en vrac;
- (iv) une drague ou une usine flottante;
- (v) un remorqueur de plus de 8 m de longueur.

Incorporation par renvoi

Le projet de règlement incorporerait par renvoi les chapitres IV et V de la Convention SOLAS, avec ses modifications successives. Par conséquent, il ne serait plus nécessaire de le mettre à jour lorsque des modifications sont apportées à ces chapitres.

Puisque le Canada participe activement à l'élaboration du projet de modernisation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer de l'Organisation maritime internationale, la participation du Ministère lui permet de fournir de la rétroaction et de faire en sorte que le contenu lié au chapitre IV de la Convention SOLAS soit à l'épreuve du temps afin que seulement des changements minimaux doivent être apportés au règlement lorsque le projet de modernisation entrera en vigueur.

Même si toutes les exigences énoncées dans le chapitre IV de la Convention SOLAS ont déjà été intégrées à la réglementation canadienne à la suite de modifications antérieures, les deux nouvelles exigences ci-dessous doivent être ajoutées grâce à l'incorporation par renvoi du chapitre V.

Bridge navigational watch and alarm system

Chapter V of the SOLAS Convention requires a bridge navigational watch and alarm system (BNWAS) on board certain vessels. A BNWAS is used to detect when the officer on watch on the bridge of a vessel is absent or incapacitated (sleeping or suffering from health problems that make them unable to attend to their duties). The purpose is to alert others on board the vessel so that the situation can be corrected before an accident takes place.

Under the proposed Regulations, vessels that are 150 gross tonnage or more and engaged on an international voyage or vessels that are 500 gross tonnage or more would be required to have a BNWAS.

Electronic chart display and information system

Chapter V of the SOLAS Convention requires the carriage of an electronic chart display and information system (ECDIS) on board certain vessels engaged on an international voyage. An ECDIS is a navigational information system that can be used as an alternative to paper charts. This system assists in the navigation of vessels by integrating information from the Global Positioning System and other navigation tools such as radar.

In addition, the proposed Regulations would add a new requirement for Canadian vessels constructed or registered on or after the date of entry into force of the *Navigation Safety Regulations, 2019* to be fitted with an ECDIS on any voyage, if they fall under the following categories:

1. passenger vessels of 500 gross tonnage or more; or
2. non-passenger vessels of 3 000 gross tonnage or more.

Incorporation by reference of annual Notices to Mariners

Section A5 of the annual Notices to Mariners, which is published online by the Canadian Coast Guard, would be incorporated into the proposed Regulations, replacing the content of what can currently be found in section 82 and Annex 3 of the *Navigation Safety Regulations*. This template is used when the Regulations require a vessel to transmit a danger message.

Système d'alarme du quart à la passerelle

Selon le chapitre V de la Convention SOLAS, certains bâtiments doivent être munis d'un système d'alarme du quart à la passerelle (BNWAS). Le BNWAS sert à détecter lorsque l'officier de quart sur la passerelle est absent ou n'est pas en mesure d'accomplir ses fonctions (l'officier s'est endormi ou éprouve des problèmes de santé par exemple). Le BNWAS avertit alors les autres passagers afin qu'ils puissent remédier à la situation avant qu'un accident survienne.

En vertu du règlement proposé, les bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus qui effectuent un voyage international ou les bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus devraient être munis d'un BNWAS.

Système de visualisation des cartes électroniques et d'information

Selon le chapitre V de la Convention SOLAS, certains bâtiments qui effectuent un voyage international doivent être munis d'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (SVCEI). Le SVCEI est un système d'informations nautiques qui peut être utilisé comme solution de rechange aux cartes papier. Ce système aide les bâtiments à naviguer en transmettant de l'information tirée du Système mondial de localisation et d'autres outils de navigation comme le radar.

De plus, le projet de règlement ajouterait une nouvelle exigence que les bâtiments canadiens construits ou immatriculés à la date d'entrée en vigueur du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation* ou à une date ultérieure soient dorénavant équipés d'un SVCEI peu importe le voyage effectué et s'ils sont visés par les catégories ci-après :

1. les navires à passagers d'une jauge brute de 500 ou plus;
2. les bâtiments ne transportant pas de passagers d'une jauge brute de 3 000 ou plus.

Incorporation par renvoi des Avis annuels aux navigateurs

L'article A5 des Avis annuels aux navigateurs, qui est diffusé en ligne par la Garde côtière canadienne, serait incorporé par renvoi dans le projet de règlement, remplaçant ainsi le contenu qui se trouve actuellement à l'article 82 et à l'annexe 3 du *Règlement sur la sécurité de la navigation*. Ce gabarit est utilisé lorsque le Règlement exige qu'un navire transmette un message de danger.

Alignment with the Canada Shipping Act, 2001**Updating terminology**

Some of the terminology found in requirements that would be consolidated into the proposed Regulations does not currently align with the *Canada Shipping Act, 2001*. Specifically, the voyage classifications need to be updated from the nine classifications that were in the previous *Canada Shipping Act* to the four that were introduced by the coming into force of the *Canada Shipping Act, 2001*:

- Unlimited voyage (unlimited);
- Near coastal voyage, Class 2 (NC2);
- Near coastal voyage, Class 1 (NC1); and
- Sheltered waters.

Regulatory development*Consultations*

Affected stakeholders include all operators of commercial vessels (vessels of all sizes, including fishing vessels, work-boats, water taxis, and ferries). There are 52 470 active vessels registered with Transport Canada.

Other stakeholders and partners would include

- (i) representatives of shipping companies;
- (ii) the fishing industry;
- (iii) other stakeholders who have a recognized interest concerning marine safety;
- (iv) municipalities that operate boats;
- (v) pleasure craft operators (no regulatory amendment is required for pleasure craft);
- (vi) Indigenous communities;
- (vii) the Canadian Coast Guard;
- (viii) shipyards and vessel repair facilities; and
- (ix) radiocommunication equipment suppliers.

Consultations on this initiative were held through the regional Canadian Marine Advisory Council and the national Canadian Marine Advisory Council (since 2007) through the Standing Committee on Navigation Safety

Harmonisation avec la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada**Mise à jour de la terminologie**

Une partie de la terminologie utilisée dans les exigences qui seraient regroupées dans le projet de règlement ne cadre pas actuellement avec la terminologie de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Plus précisément, les classifications de voyages devront être mises à jour pour remplacer les neuf classifications qui étaient décrites dans l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada* par les quatre introduites par l'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* :

- voyage illimité (illimité);
- voyage à proximité du littoral, classe 2;
- voyage à proximité du littoral, classe 1;
- eaux abritées.

Élaboration de règlements*Consultations*

Les intervenants touchés comprennent tous les exploitants de bâtiments commerciaux (bâtiments de toutes tailles, y compris les bâtiments de pêche, les bateaux de travail, les bateaux-taxis et les traversiers). Transports Canada compte 52 470 bâtiments actifs immatriculés.

Les autres intervenants ou partenaires sont :

- (i) des représentants des entreprises d'expédition;
- (ii) l'industrie de la pêche;
- (iii) d'autres intervenants qui ont un intérêt reconnu en matière de sécurité maritime;
- (iv) les municipalités qui exploitent des bateaux;
- (v) les exploitants d'embarcations de plaisance (aucune modification réglementaire n'est requise pour les embarcations de plaisance);
- (vi) les collectivités autochtones;
- (vii) la Garde côtière canadienne;
- (viii) les chantiers navals et les installations de réparation des bâtiments;
- (ix) les fournisseurs de matériel de radiocommunication.

Des consultations sur cette initiative ont été menées par l'entremise du Conseil consultatif maritime canadien régional et du Conseil consultatif maritime canadien national (depuis 2007), sous l'égide du Comité permanent

and Operations. The marine industry has been consulted and was provided with regular updates during the development of the revised requirements of Chapters IV and V of the SOLAS Convention through the national Canadian Marine Advisory Council. Approximately 300 letters were also sent out in January 2018 to operators of larger fishing vessels, who do not typically attend Canadian Marine Advisory Council meetings, informing them of the proposed *Navigation Safety Regulations, 2019* and inviting them to provide comments on the regulatory initiative. The feedback from these consultations has been taken into consideration in the development of the proposed Regulations.

Online consultations were also launched on November 14, 2018, using Transport Canada's Let's Talk Transportation platform. Comments were received from three stakeholders. One comment was supportive of the proposed changes, but asserted that the AIS requirements did not go far enough and should be further expanded to cover all commercial vessels. The second comment requested that Transport Canada consider including an existing International Organization for Standardization provision on compass adjustments and inspection allowances to the proposed Regulations. As Transport Canada relies on performance-based standards to ensure that compasses are adjusted properly, an adjustment to the regulatory text will not be required. The third comment expressed concern with regard to the possible emission of high frequencies from certain AIS units, which could potentially harm marine life. As these systems do not emit sound waves, they are therefore not a threat to marine life.

Stakeholder reaction regarding this regulatory initiative has been positive. It is anticipated that this regulatory proposal will garner high support and low opposition from concerned stakeholders. Throughout the consultations, stakeholders were significantly involved in the development of the proposed Regulations and were supportive of the regulatory requirements. The only opposition expressed was by owners of fishing vessels that are greater than 12 m in length that operate in the Great Lakes. As their vessels do not travel long distances, some of these operators did not agree with the requirement for a float-free EPIRB on board vessels that are greater than 12 m when operating close to shore. Transport Canada determined that an exemption would not be warranted based on investigations and subsequent recommendations put forward by the Transportation Safety Board.

In 2016, there was also some opposition expressed by vessel operators with regard to the BNWAS carriage requirement. Discussions have ensued since then, and a few

sur la sécurité de la navigation et les opérations. L'industrie maritime a été consultée et a reçu régulièrement des mises à jour pendant l'élaboration des exigences révisées des chapitres IV et V de la Convention SOLAS par l'entremise du Conseil consultatif maritime canadien national. De plus, environ 300 lettres ont été envoyées en janvier 2018 aux exploitants de grands bâtiments de pêche, qui n'assistent habituellement pas aux réunions du Conseil consultatif maritime canadien, les informant du projet de *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation* et les invitant à formuler des commentaires sur l'initiative réglementaire. Les commentaires issus de ces consultations ont été pris en compte dans l'élaboration du projet de règlement.

Des consultations en ligne ont également été entamées le 14 novembre 2018 au moyen de la plateforme Parlons transport de Transports Canada. Trois intervenants ont formulé des commentaires. Un des commentaires appuyait les changements proposés, mais indiquait que les exigences relatives au SIA ne sont pas assez rigoureuses et devraient s'appliquer à tous les bâtiments commerciaux. Le deuxième commentaire demandait que Transports Canada envisage d'intégrer une disposition de l'Organisation internationale de normalisation applicable aux rajustements de compas et des éléments d'inspection au projet de règlement. Puisque Transports Canada se fie à des normes fondées sur le rendement pour veiller à ce que les compas soient bien ajustés, il ne sera pas nécessaire de rajuster le texte réglementaire. Le troisième commentaire formulé soulevait une préoccupation à l'égard de l'émission possible de hautes fréquences à partir de certaines unités de SIA, lesquelles fréquences seraient susceptibles de causer un préjudice à la vie marine. Comme ces systèmes n'émettent pas d'ondes sonores, ils ne représentent donc aucune menace pour la vie marine.

Les intervenants ont réagi positivement à cette initiative réglementaire. On prévoit que ce projet de règlement recueillera un fort appui et une faible opposition de la part des intervenants concernés. Tout au long des consultations, les intervenants ont participé activement à l'élaboration du projet de règlement et ont appuyé les exigences réglementaires. La seule opposition exprimée provenait des propriétaires de bâtiments de pêche d'une longueur supérieure à 12 m exploités dans les Grands Lacs. Comme leurs navires ne parcourent pas de longues distances, certains des exploitants n'étaient pas d'accord avec l'installation exigée à bord des bâtiments d'une longueur excédant 12 m d'une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) à dégagement libre lorsqu'ils naviguent près des côtes. Transports Canada a déterminé qu'une exemption n'était pas justifiée, en se basant sur les enquêtes et les recommandations subséquentes présentées par le Bureau de la sécurité des transports.

En 2016, les exploitants de bâtiments s'étaient également quelque peu opposés à l'exigence relative à l'installation d'un système d'alarme du quart à la passerelle. Des

exemptions from this requirement were considered for certain vessels. It was decided that ferries that are traveling less than five nautical miles would be exempted from this carriage requirement. Otherwise, affected stakeholders have been supportive of this regulatory proposal.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultations

It is anticipated that this regulatory proposal will impact a very minimal number of Indigenous peoples and will not impact social and ceremonial activities.

Transport Canada has consulted and is continuing to consult on this regulatory initiative through the regional Canadian Marine Advisory Council, which includes representatives of Indigenous groups.

Instrument choice

For this regulatory initiative, no other options were considered, as the intent of the regulatory initiative is to consolidate requirements found in 10 existing regulations related to navigation safety and radiocommunications into one comprehensive regulation and to align the proposed Regulations with the *Canada Shipping Act, 2001* and Chapters IV and V of the SOLAS Convention.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The proposed *Navigation Safety Regulations, 2019* would expand carriage requirements for distress alerting equipment and situational awareness equipment. The quantified impacts of the expanded carriage requirements would result in a net present value of \$149.3 million between 2019 and 2030.⁷ The total present value benefits are \$227.0 million, which is the monetized value of the avoided loss of life, serious injury, and collision damage. The present value total cost of the proposed amendments is \$77.9 million, the majority of which is attributable to expanded carriage requirements for AISs and emergency beacons.

⁷ Present value costs are estimated in 2017 constant dollars for a period between 2019 and 2030 and reported as the 2018 present value using a 7% discount rate. Individual unit costs are reported in 2017 Canadian dollars.

discussions ont suivi depuis et des exemptions à cette exigence ont été envisagées pour certains bâtiments. Il a été décidé que les traversiers parcourant moins de cinq milles marins seraient exemptés de cette exigence de transport. Autrement, les intervenants touchés ont appuyé ce projet de règlement.

Obligations relatives aux traités modernes, mobilisation et consultations des Autochtones

On prévoit que ce projet de règlement aura des répercussions sur un très petit nombre de peuples autochtones et n'aura pas d'incidence sur les activités sociales et rituelles.

Transports Canada a mené des consultations sur cette initiative de réglementation et continue de le faire par l'entremise du Conseil consultatif maritime canadien régional, qui comprend des représentants de groupes autochtones.

Choix de l'instrument

Pour cette initiative réglementaire, aucune autre option n'a été envisagée, car l'initiative réglementaire vise à regrouper les exigences énoncées dans 10 règlements existants liés à la sécurité de la navigation et aux radiocommunications en un seul règlement complet et à harmoniser le règlement proposé avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et les chapitres IV et V de la Convention SOLAS.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Le projet de *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation* augmenterait les exigences relatives à l'installation d'équipement d'alerte de détresse et d'équipement conçu pour améliorer la connaissance de la situation. Les répercussions quantifiées des exigences élargies relatives à ces installations se traduiraient par une valeur actualisée nette de 149,3 millions de dollars entre 2019 et 2030⁷. La valeur actualisée des avantages totaux s'élève à 227,0 millions de dollars, soit la valeur monétisée représentée par les pertes de vie, les blessures graves et les dommages causés par une collision qui ont été évités. Le coût en valeur actuelle total des modifications proposées est de 77,9 millions de dollars, dont la majorité est attribuable à l'élargissement des exigences liées à l'installation de SIA et des balises de détresse.

⁷ Les coûts en valeur actuelle sont estimés en dollars constants de 2017 pour une période comprise entre 2019 et 2030 et sont déclarés comme valeur actualisée de 2018 à l'aide d'un taux d'actualisation de 7 %. Les coûts unitaires individuels sont présentés en dollars canadiens de 2017.

Consequential provisions in the proposed amendments are presented separately in this cost-benefit analysis (CBA). Each part contains the total costs and benefits for all of the associated requirements. Part 1 of the CBA examines the impacts associated with the distress alerting and communication measures. Part 2 considers the impacts associated with the situational awareness measures. Parts 3 and 4 address the amendments related to incorporation by reference and alignment with the *Canada Shipping Act, 2001*, neither of which has quantified impacts. A copy of the CBA is available upon request.

Along with expanded carriage requirements, there are many proposed amendments necessary for consolidating 10 regulations into a single regulation to ensure consistency of terminology and to avoid duplication; they have not been considered as part of the CBA.

Analytical framework

The cost-benefit analysis is conducted by estimating the benefits and costs associated with the difference in the number of vessels carrying the required safety equipment in a scenario where the proposed requirements are not put in place (the baseline scenario) and when the proposed requirements are in place (the policy scenario).

In the baseline scenario, Canadian vessels are expected to comply with all existing applicable national and international regulations. The existing regulatory requirements for each type of equipment, the baseline forecasts for the number of vessels carrying particular equipment and for the number of occurrences associated with that equipment are discussed in subsections pertaining to each equipment type.

In 2017, there were 52 470 active vessels in the Canadian Register of Vessels.⁸ Based on an assumed average annual growth rate of 2.77% for all vessels, it is expected that there would be about 75 000 active vessels in Canada by 2030.

1. *Impacts associated with distress alerting and communication measures*

The proposed amendments would expand the carriage requirements for emergency beacons and very high frequency-digital selective calling radios, as well as mandate a two-way means of communicating to the shore. The quantified net present value of the provisions is \$197.6 million. A summary of the annual benefits and costs is presented in Table 2.

⁸ Canadian Register of Vessels: <https://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/oep-vesselreg-registration-menu-2311.htm> [accessed December 7, 2018]

Les dispositions corrélatives des modifications proposées sont présentées séparément dans cette analyse coûts-avantages. Chaque partie contient le total des coûts et des avantages pour toutes les exigences connexes. La partie 1 de l'analyse coûts-avantages examine les répercussions associées aux mesures d'alerte et de communication de détresse. La partie 2 examine les répercussions associées aux mesures de connaissance de la situation. Les parties 3 et 4 traitent des modifications relatives à l'incorporation par renvoi et à l'harmonisation avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, qui n'ont pas quantifié les répercussions. Un exemplaire de l'analyse coûts-avantages peut être consulté sur demande.

Outre l'élargissement des exigences en matière d'équipement, de nombreuses modifications proposées sont nécessaires pour regrouper 10 règlements en un seul règlement afin d'assurer l'uniformité de la terminologie et d'éviter les chevauchements, et elles n'ont pas été prises en compte dans l'analyse coûts-avantages.

Cadre analytique

L'analyse coûts-avantages est effectuée en estimant les avantages et les coûts associés à l'écart entre le nombre de bâtiments ayant à bord l'équipement de sécurité requis dans un scénario où les exigences proposées ne sont pas mises en place (le scénario de base) et lorsque les exigences proposées sont en place (le scénario stratégique).

Dans le scénario de base, les bâtiments canadiens doivent se conformer à tous les règlements nationaux et internationaux applicables existants. Les exigences réglementaires existantes pour chaque type d'équipement ainsi que les prévisions de base pour le nombre de bâtiments ayant à bord un équipement particulier et le nombre d'occurrences associées à cet équipement sont abordées dans les sous-sections relatives à chaque type d'équipement.

En 2017, le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments comptait 52 470 bâtiments actifs⁸. Selon un taux de croissance annuel moyen présumé de 2,77 % pour tous les bâtiments, il devrait y avoir environ 75 000 bâtiments actifs au Canada d'ici 2030.

1. *Répercussions associées aux mesures d'alerte et de communication de détresse*

Les modifications proposées élargiraient les exigences en matière d'équipement relatives à l'installation à bord de balises d'urgence et d'appareils radio d'appel sélectif numériques très haute fréquence (VHF), en plus d'exiger un moyen bidirectionnel de communiquer avec la rive. La valeur actualisée nette quantifiée des dispositions est de 197,6 millions de dollars. Un résumé des avantages et des coûts annuels est présenté au tableau 2.

⁸ Registre canadien d'immatriculation des bâtiments : <https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-immabattiments-immatriculation-menu-2311.htm> [consulté le 7 décembre 2018]

The quantified benefit of these requirements is a present value of \$214.5 million, which is the value of the expected reduction in serious injuries or lives lost at sea. These requirements would also result in savings for search and rescue services, since the use of beacons and improved communications between vessels and search and rescue services would allow them to conduct their operations more efficiently.

The present value total cost of the proposed distress alerting and communications measures would be \$16.9 million. The majority of the costs are due to expanding emergency beacon carriage requirements, which total \$13.8 million. Government costs associated with administering registered beacons would be \$1.5 million, while the total cost to Government of compliance with the proposed amendments would be \$0.3 million. Expanded carriage requirements for two-way communications (\$1.2 million) and very high frequency-digital selective calling radios (\$0.1 million) make up the remainder.

L'avantage quantifié de ces exigences est une valeur actualisée s'élevant à 214,5 millions de dollars, soit la valeur de la réduction prévue des blessures graves ou des vies perdues en mer. Ces exigences engendreraient également des économies pour les services de recherche et sauvetage, car l'utilisation de balises et l'amélioration des communications entre les navires et les services de recherche et sauvetage leur permettraient de mener leurs opérations de façon plus efficace.

La valeur actualisée du coût total des mesures proposées d'alerte et de communication serait de 16,9 millions de dollars. La majorité des coûts sont attribuables à l'élargissement des exigences relatives à la présence à bord de balises d'urgence, soit 13,8 millions de dollars. Les coûts gouvernementaux associés à l'administration des balises enregistrées s'élèveraient à 1,5 million de dollars, tandis que le coût total pour le gouvernement pour se conformer aux modifications proposées serait de 0,3 million de dollars. Les exigences élargies en matière d'installation de communications bidirectionnelles (1,2 million de dollars) et d'appareils radio d'appel sélectif numériques très haute fréquence (0,1 million de dollars) représentent le reste des coûts.

Table 2. Summary of annual quantified benefits and costs for distress alerting and communication measures (millions of dollars)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Benefits												
Avoided injury and loss of life	26.7	25.0	23.4	21.8	20.4	19.1	17.8	16.7	15.6	14.5	13.6	214.5
Costs												
Expanded beacon carriage requirements	4.8	1.1	1.0	1.0	0.9	0.9	0.9	0.8	0.8	0.8	0.7	13.8
VHF-DSC radios	0.5	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Two-way communications	0.5	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	1.2
Government compliance and administration costs	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	1.8
Total costs	6.1	1.2	1.1	1.1	1.4	1.0	1.0	1.0	1.2	0.9	0.9	16.9
Net benefit	20.6	23.8	22.2	20.7	19.0	18.1	16.8	15.7	14.3	13.7	12.7	197.6

Note: Values are presented in 2017 constant dollars for a period between 2019 and 2030 and reported as the 2018 present value using a 7% discount rate. Figures may not add up to totals due to rounding.

Tableau 2. Résumé des avantages quantifiés annuels et des coûts des mesures d'alerte et de communication de détresse (en millions de dollars)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Avantages												
Blessures et pertes de vie évitées	26,7	25,0	23,4	21,8	20,4	19,1	17,8	16,7	15,6	14,5	13,6	214,5
Coûts												
Exigences accrues concernant la présence à bord de balises	4,8	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,7	13,8

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Coûts (suite)												
Radios VHF-ASN	0,5	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Communications bidirectionnelles	0,5	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	1,2
Frais de conformité et d'administration du gouvernement	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,8
Total des coûts	6,1	1,2	1,1	1,1	1,4	1,0	1,0	1,0	1,2	0,9	0,9	16,9
Avantage net	20,6	23,8	22,2	20,7	19,0	18,1	16,8	15,7	14,3	13,7	12,7	197,6

Remarque : Les valeurs sont présentées en dollars constants de 2017 pour une période comprise entre 2019 et 2030 et sont déclarées comme valeur actualisée de 2018 à l'aide d'un taux d'actualisation de 7 %. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1.1 Proposal for expanding distress alerting equipment requirements

An emergency position indicating radiobeacon is a battery-operated device that can transmit a distress signal, along with its location and vessel information to search and rescue services. Float-free emergency position indicating radiobeacons are secured to the vessel in a manner that allows them to be released and activated automatically in the event that the vessels sink. A portable very high frequency-digital selective calling radio is a handheld device (like a walkie-talkie) that is capable of transmitting an emergency data signal containing the radio's maritime mobile service identity number and global navigation satellite system coordinates. Portable very high frequency-digital selective calling radios are worn by navigation officers, and distress signals can be triggered by pressing an alarm button, usually located on the back of the unit. When registered with the Canadian Beacon Register,⁹ emergency position indicating radiobeacons provide first responders with additional information that can provide valuable input into the rescue operation.

1.1.1 Affected vessels

As of December 2018, there were 8 796 vessels carrying at least one active emergency beacon in the Canadian Beacon Registry.¹⁰ While many of these vessels are required to carry emergency beacons under the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999* and the *Fishing Vessel*

1.1 Proposition relative à l'élargissement des exigences en matière d'équipement d'alertes de détresse

Une radiobalise de localisation des sinistres à dégagement libre est un dispositif à batterie qui peut transmettre un signal de détresse, ainsi que l'information sur son emplacement et son bâtiment aux services de recherche et sauvetage. Les radiobalises de localisation des sinistres à dégagement libre sont attachées au bâtiment de manière à ce qu'elles puissent être libérées et activées automatiquement si le bâtiment coule. Un appareil radio d'appel sélectif numérique très haute fréquence est un appareil portatif (comme un émetteur-récepteur) capable de transmettre un signal de données d'urgence contenant le numéro d'identité du service mobile maritime de la radio et les coordonnées du système mondial de navigation par satellite. Les appareils radio d'appel sélectif numériques très haute fréquence portatifs sont utilisés par les officiers de navigation; les signaux de détresse peuvent être déclenchés en appuyant sur un bouton d'alarme, habituellement situé à l'arrière de l'unité. Lorsqu'elles sont inscrites au Registre canadien des balises⁹, les radiobalises de localisation des sinistres fournissent aux premiers répondants des renseignements supplémentaires qui peuvent contribuer de façon utile à l'opération de sauvetage.

1.1.1 Bâtiments visés

À partir de décembre 2018, il y avait 8 796 bâtiments qui comprenaient au moins une radiobalise d'urgence active inscrite au Registre canadien des balises¹⁰. Bien que bon nombre de ces bâtiments soient tenus d'avoir à bord des balises de détresse en vertu du *Règlement de 1999 sur les*

⁹ Canadian Beacon Registry https://www.cbr-rcb.ca/cbr/presentation/other_autre/index.php [accessed April 25, 2018]

¹⁰ Canadian Beacon Registry https://www.cbr-rcb.ca/cbr/presentation/other_autre/index.php [accessed April 25, 2018]

⁹ Registre canadien des balises https://www.cbr-rcb.ca/cbr/presentation/other_autre/index.php?lang=fr [consulté le 25 avril 2018]

¹⁰ Registre canadien des balises https://www.cbr-rcb.ca/cbr/presentation/other_other/index.php?lang=fr [consulté le 25 avril 2018]

Safety Regulations,¹¹ several do so voluntarily. Larger vessels may carry multiple beacons.

In 2020, the year that the proposed carriage requirements will come into force, approximately 19 123 vessels would be required to carry an emergency beacon in the policy scenario. In the baseline scenario, 9 210 vessels are expected to carry at least one emergency beacon, in 2020. So the incremental number of vessels required to carry emergency beacons would be 9 913. Of this total, 150 vessels are owned by federal, provincial, or municipal governments.

1.1.2 Benefits of expanding distress alerting equipment requirements

The present value total benefit of the distress alerting equipment requirements is \$214.5 million. This is the monetized value of the loss of life at sea or serious injuries that would be prevented due to the expended carriage requirements. These provisions would also reduce time spent searching for vessels that have signalled distress, resulting in avoided costs for search and rescue services. Due to modelling constraints, the savings to search and rescue services are not quantified.

Between 2008 and 2017, a total of 8 159 marine occurrences were reported to the Transportation Safety Board. Occurrence data showed that 587 of these incidents resulted in 162 fatalities and 512 serious injuries. Based on an evaluation of each occurrence, it was determined that 27 fatalities and 12 serious injuries from 10 occurrences could have been avoided or reduced if the vessel involved had a distress alerting system on board. In the central analysis, it is assumed that between 2019 and 2030, an average of 3 fatalities and 1 serious injury per year would be completely avoided in the policy scenario.

*stations de navires et du Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*¹¹, plusieurs le font volontairement. Les plus grands bâtiments peuvent avoir à bord plusieurs balises.

En 2020, l'année où les exigences en matière d'équipement entreront en vigueur, environ 19 123 bâtiments seraient tenus d'avoir à bord une balise de détresse dans le cadre du scénario stratégique. Dans le cadre du scénario de base, 9 210 bâtiments devraient avoir à bord au moins une balise de détresse en 2020. Ainsi, le nombre supplémentaire de navires devant avoir à bord des balises de détresse serait de 9 913. De ce nombre, 150 bâtiments sont la propriété des gouvernements fédéral ou provinciaux ou des administrations municipales.

1.1.2 Avantages de l'élargissement des exigences en matière d'équipement d'alertes de détresse

La valeur actualisée de l'avantage total des exigences relatives à l'équipement d'alerte de détresse est de 214,5 millions de dollars. Il s'agit de la valeur monétisée de la perte de vie en mer ou des blessures graves qui seraient évitées en raison des exigences relatives à l'équipement. Ces dispositions réduiraient également le temps passé à chercher des navires qui ont envoyé un signal de détresse, ce qui permettrait d'éviter les coûts des services de recherche et sauvetage. En raison des contraintes de modélisation, les économies pour les services de recherche et sauvetage ne sont pas quantifiées.

Entre 2008 et 2017, 8 159 événements maritimes, au total, ont été signalés au Bureau de la sécurité des transports. Les données sur ces événements ont démontré que 587 incidents ont causé 162 décès et 512 blessures graves. D'après une évaluation de chaque incident, on a déterminé que 27 décès et 12 blessures graves causées par 10 incidents auraient pu être évités ou réduits si le bâtiment concerné avait eu un système d'alerte de détresse à bord. Dans l'analyse centrale, on suppose qu'entre 2019 et 2030, dans un scénario stratégique, on pourrait éviter complètement en moyenne 3 décès et une blessure grave par année.

¹¹ *Fishing Vessel Safety Regulations* — Section 3.28, Life Rafts and Other Life-saving Appliances http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/C.R.C.,_c._1486/FullText.html [accessed April 25, 2018]

¹¹ *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* — article 3.28, radeaux de sauvetage et autres engins de sauvetage https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1486/TexteComple.html [consulté le 25 avril 2018]

Avoided fatalities and serious injuries are monetized by multiplying the number of each by the value of statistical life — \$9.13 million for fatalities and \$1.24 million for serious injuries (13.42% of the value of statistical life).¹² The present value annual monetized benefit or expanding distress alerting measures is shown in Table 2 above.

1.1.3 Cost to vessel operators of expanding emergency beacon carriage requirements

As stated above, the proposed amendments would expand the number of vessels required to carry an emergency position indicating radiobeacon or a portable very high frequency-digital selective calling radio by around 10 000 vessels in 2020. The present value total cost for the expanded beacon carriage requirements is around \$15.6 million. Of that total, \$0.3 million would be assumed by federal, provincial or municipal governments to purchase and register emergency beacons on government-owned vessels. Annual costs of the expanded beacon carriage requirements for all vessel operators are shown above in Table 2.

Compliant float-free emergency position indicating radiobeacons and portable very high frequency-digital selective calling radios are available from a variety of retailers and

Les décès et les blessures graves évités sont monétisés en multipliant chacun par la valeur d'une vie statistique, soit 9,13 millions de dollars pour les décès et 1,24 million de dollars pour les blessures graves (13,42 % de la valeur d'une vie statistique)¹². La valeur actualisée de l'avantage monétisé ou de l'élargissement des mesures d'alerte de détresse est indiquée au tableau 2 ci-dessus.

1.1.3 Coût pour les exploitants de bâtiments de l'élargissement des exigences liées à la présence à bord de balises de détresse

Comme il est indiqué ci-dessus, les modifications proposées permettraient d'accroître d'environ 10 000 bâtiments, en 2020, le nombre de bâtiments qui devront avoir à bord une radiobalise de localisation des sinistres ou un appareil radio d'appel sélectif numérique très haute fréquence portatif. La valeur actualisée du coût total des exigences élargies relative à la présence à bord de radiobalise est d'environ 15,6 millions de dollars. De ce total, 0,3 million de dollars seraient engagés par les gouvernements fédéral ou provinciaux ou les administrations municipales pour acheter et enregistrer des balises de détresse à installer dans des navires appartenant au gouvernement ou à l'administration. Les coûts annuels des exigences élargies relatives à la présence à bord de radiobalise pour tous les exploitants de bâtiments sont indiqués ci-dessus dans le tableau 2.

Les radiobalises de localisation des sinistres à dégagement libre et les appareils radio d'appel sélectif numériques très haute fréquence (VHF) portatifs conformes sont

¹² Transport Canada. 2014. The Value of a Statistical Life: Estimates used in Transport Canada's Social Cost of Collision Model.

The value of statistical life (VSL) is defined as the risk-money trade-off equivalent to a statistical life. It is based on the risk-money trade-off for small death risk reductions — empirical studies that estimate the VSL typically consider risk reductions between 1/10 000 and 1/100 000. The VSL is the sum of what individuals will pay for risk reductions that, together, sum to one statistical life. Hence, if the average person is willing to pay \$50 for a fatality risk reduction of 1/100 000, then 100 000 people will be willing to pay \$5 000 000 (100 000 times \$50) to save one statistical life, leading to a VSL of \$5 000 000. In other words, individuals' willingness-to-pay (WTP) for small fatality risk reductions is aggregated up to one statistical life saved to obtain the VSL.

No value judgment is made when estimating the VSL; rather, human behaviour with respect to avoiding or decreasing small risks of death is observed or elicited, and then quantified. It is worth noting that the VSL is not the value of preventing a certain death; that value will be infinite. It is not the value of saving a specific person's life either. Rather, the VSL values small changes in death risks in a population in general, based on the death risk trade-offs preferences of that population.

¹² Transports Canada. 2014. The Value of a Statistical Life: Estimates used in Transport Canada's Social Cost of Collision Model. (en anglais seulement)

La valeur d'une vie statistique (VVS) constitue un arbitrage entre les risques de mortalité et les sommes à payer qui équivaut à une vie statistique. Elle est déterminée en fonction des compromis acceptables à faire entre le risque et l'argent pour obtenir de petites réductions du risque de mortalité — les calculs empiriques de la VVS établissent généralement la réduction du risque entre 1/10 000 et 1/100 000. La VVS constitue la somme de ce que les individus sont disposés à payer pour réduire les risques qui, globalement, équivaut à une vie statistique. Par conséquent, si le citoyen ordinaire est prêt à payer 50 \$ pour une réduction du risque de mortalité de 1/100 000, alors 100 000 personnes seraient prêtes à payer 5 000 000 \$ (100 000 fois 50 \$) pour sauver une vie statistique, ce qui donne une VVS de 5 000 000 \$. En d'autres mots, les sommes maximales que les personnes sont disposées à payer [volonté maximale de payer (VDP)] pour obtenir de petites réductions du risque de décès sont agrégées au niveau d'une vie statistique épargnée pour obtenir la VVS.

L'estimation de la VVS ne fait intervenir aucun jugement de valeur. En fait, le comportement humain en matière de réduction ou d'évitement des faibles risques de mortalité est simplement observé ou provoqué, et puis quantifié. Il convient de noter que la VVS ne désigne pas la valeur d'éviter une mort certaine, car cette valeur serait infinie. Il ne s'agit pas non plus de la valeur de sauver la vie d'une personne en particulier. La VVS analyse plutôt les petits changements dans les risques de mortalité d'une population en général en fonction des préférences de cette population en matière d'arbitrage entre les risques de mortalité.

manufacturers for around \$600 and \$300, respectively. Around 75% of vessels are expected to purchase float-free emergency position indicating radiobeacons. The remaining 25% would purchase portable very high frequency-digital selective calling radios.

The batteries for both types of beacons last an average of six years, and replacement for most units is performed by the manufacturer. Battery replacement costs are similar to the cost of a new unit. Many owners opt to purchase new units when the batteries run low. It is assumed that each year, one sixth of active emergency beacons would be replaced in both the baseline and policy scenarios.

Vessel operators would be required to register their units with the Canadian Beacon Register. There is no charge to register a beacon, but the application does require on average 20 minutes to submit. It is assumed the average hourly wage of an employee registering an emergency beacon is \$25.59.¹³ The present value total incremental registration cost is around \$224,000.

1.1.4 Government costs of expanding beacon carriage requirements

As stated above, around 150 vessels affected by the proposed amendments are owned and operated by federal, provincial, or municipal governments. These vessels would be required to carry an emergency beacon in the policy scenario, but are not expected to carry a beacon in the baseline scenario. As stated above, the total cost to Government of compliance with the proposed amendments is \$0.3 million. This total is included in the cost for government compliance and administration in Table 2.

The proposed amendments would not impact the established compliance mechanisms for navigation safety and radiocommunication equipment. Marine safety inspectors would be expected to enforce the new requirements without extending normal inspections. The new requirements would not require additional monitoring to ensure compliance.

There would be no additional administrative costs to Transport Canada since compliance submissions would be submitted to other agencies. The Canadian Beacon Register may require additional resources to process the

disponibles auprès de divers détaillants et fabricants pour environ 600 \$ et 300 \$, respectivement. On s'attend à ce qu'environ 75 % des navires achètent des radiobalises de localisation des sinistres à dégagement libre. Les 25 % restants achèteraient des appareils radio d'appel sélectif numériques très haute fréquence (VHF) portatifs.

Les batteries des deux types de balises durent en moyenne six ans et leur remplacement est effectué par le fabricant. Le prix du remplacement des batteries est équivalent à celui d'un nouvel appareil. De nombreux propriétaires choisissent d'acheter de nouvelles unités lorsque les batteries faiblissent. On suppose que, chaque année, un sixième des balises de détresse actives sera remplacé dans le cadre du scénario de base et du scénario stratégique.

Les exploitants de bâtiments seraient tenus d'inscrire leurs unités au Registre canadien des balises. L'enregistrement d'une balise est gratuit, mais il faut compter en moyenne 20 minutes pour soumettre une demande. On suppose que le salaire horaire moyen d'un employé qui enregistre une balise de détresse est de 25,59 \$¹³. La valeur actualisée des frais d'enregistrement supplémentaires totaux est d'environ 224 000 \$.

1.1.4 Coûts engagés par le gouvernement pour élargir les exigences concernant la présence à bord de balises

Comme il est mentionné ci-dessus, environ 150 bâtiments touchés par les modifications proposées appartiennent aux gouvernements fédéral ou provinciaux ou aux administrations municipales et sont exploités par eux. Ces navires seraient tenus de transporter une balise de détresse dans le cadre du scénario stratégique, mais on ne s'attend pas à ce qu'ils aient une balise de détresse à bord dans le cadre du scénario de base. Comme il est indiqué ci-dessus, le coût total pour le gouvernement pour se conformer aux modifications proposées est de 0,3 million de dollars. Ce total est inclus dans le coût de conformité et d'administration du gouvernement dans le tableau 2.

Les modifications proposées n'auraient aucune incidence sur les mécanismes de conformité établis pour la sécurité de la navigation et l'équipement de radiocommunication. Les inspecteurs de la sécurité maritime devraient appliquer les nouvelles exigences sans devoir prolonger les inspections normales. Les nouvelles exigences ne nécessiteraient pas de surveillance supplémentaire pour assurer la conformité.

Transports Canada n'assumerait aucun coût administratif supplémentaire puisque les présentations de conformité seraient soumises à d'autres organismes. Le Registre canadien des balises pourrait avoir besoin de ressources

¹³ Statistics Canada. Table 14-10-0206-01 Average hourly earnings for employees paid by the hour, by industry, annual Transportation and warehousing — year: 2017

¹³ Statistique Canada. Tableau 14-10-0206-01 Rémunération horaire moyenne des salariés rémunérés à l'heure, selon l'industrie, données annuelles Transport et entreposage — année : 2017

additional vessel and beacon information. The beacon register is maintained by two full-time employees. The distress alerting requirements would more than double the number of active vessels carrying beacons. Two full-time equivalent positions, each costing around \$100,000 per year, would be required to process the increase in submissions. The total present value cost to Government would be \$1.5 million between 2019 and 2030.

1.2 Proposal for expanding carriage of very high frequency radios with digital selective calling

The present value total cost for the requirement to carry very high frequency-digital selective calling radios is around \$0.12 million.

The very high frequency-digital selective calling radios under this requirement are non-portable, mounted units with a transceiver and microphone (like a CB-radio). As with portable units, mounted very high frequency-digital selective calling radios are capable of transmitting distress signals along with the global positioning system location of the vessel.

More vessels with very high frequency-digital selective calling radios would allow for greater communication between vessels, enabling vessels to send distress signals to others in their area as well as respond to them.

All very high frequency radios on the market today are capable of digital selective calling. However, many vessels still use non-digital selective calling radios. Fixed mounted very high frequency-digital selective calling radios are available from a variety of retailers and manufacturers for around \$200.

The proposed requirements would require affected vessels to replace their older, non-digital selective calling radios with new digital selective calling capable versions. These requirements would apply to vessels on inland water voyages. Around 3 032 vessels operating in the Great Lakes Region would be required to upgrade their radio. This replacement would happen gradually. In the baseline scenario, it is assumed that the initial stock of radios is replaced at a constant rate over the next six years. In the policy scenario, all radios are replaced within the compliance year. So replacement costs in subsequent years are avoided, which is why there are negative values in Table 2.

supplémentaires pour traiter les renseignements supplémentaires sur les navires et les balises. Le registre des balises est tenu à jour par deux employés à temps plein. Les exigences relatives aux alertes de détresse feraient plus que doubler le nombre de bâtiments actifs ayant des balises à bord. Deux postes équivalents temps plein, qui coûtent chacun environ 100 000 \$ par année, seraient nécessaires pour traiter l'augmentation du nombre de soumissions. Le coût total de la valeur actualisée pour le gouvernement serait de 1,5 million de dollars entre 2019 et 2030.

1.2 Proposition visant à augmenter le nombre de radiotéléphones très haute fréquence (VHF) portatifs avec appel sélectif numérique à bord

La valeur actualisée du coût total de l'exigence d'avoir à bord un radiotéléphone très haute fréquence (VHF) portatif avec appel sélectif numérique est d'environ 0,12 million de dollars.

En vertu de cette exigence, les radiotéléphones très haute fréquence (VHF) avec appel sélectif numérique sont des unités fixes montées avec un émetteur-récepteur et un microphone (comme une radio CB). Comme pour les unités portatives, les radiotéléphones très haute fréquence avec appel sélectif numérique sont capables de transmettre des signaux de détresse ainsi que l'emplacement du système mondial de localisation GPS du bâtiment.

L'augmentation du nombre de bâtiments dotés de radiotéléphones très haute fréquence avec appel sélectif numérique permettrait une meilleure communication entre les bâtiments, ce qui permettrait aux bâtiments d'envoyer des signaux de détresse à d'autres personnes dans les secteurs et d'y réagir.

Tous les radiotéléphones très haute fréquence aujourd'hui ont la capacité d'appel sélectif numérique. Toutefois, de nombreux bâtiments utilisent encore des radiotéléphones à appel sélectif non numériques. Les radiotéléphones très haute fréquence avec appel sélectif numérique à montage fixe sont offerts par divers détaillants et fabricants pour environ 200 \$.

En vertu des exigences proposées, les bâtiments touchés devaient remplacer leurs anciens appareils radio d'appel sélectif non numériques par de nouvelles versions dotées de la capacité d'appel sélectif numérique. Ces exigences s'appliqueraient aux bâtiments effectuant des voyages en eaux intérieures. Environ 3 032 bâtiments exploités dans la région des Grands Lacs seraient tenus de mettre à niveau leur radiotéléphone. Ce remplacement se ferait progressivement. Dans le scénario de base, on suppose que le stock initial de radios sera remplacé à un rythme constant au cours des six prochaines années. Dans le scénario stratégique, toutes les radios sont remplacées au cours de l'année de conformité. Les coûts de remplacement des années subséquentes sont donc évités, ce qui explique pourquoi il y a des valeurs négatives dans le tableau 2.

1.3 Proposal for means of two-way radiocommunication

The present value total cost for this requirement would be around \$1.2 million.

As a practical matter of self-preservation, most vessels on voyages beyond 25 nautical miles from shore would carry some means for communicating with the authorities on the shore. However, there is no requirement for non-passenger vessels less than 300 gross tonnage to carry a means of two-way communication with a Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Services Centre or another organization or person on shore that is providing communication.

The proposed Regulations would require vessels of less than 300 gross tonnage to carry a means of two-way communication if beyond the limits of a near coastal voyage, Class 2 (beyond 25 nautical miles from shore).

Requiring additional vessels to carry a two-way means of communication with the shore would enable vessel operators to send a distress signal in the case of a non-urgent occurrence (such as a mechanical failure) where an emergency position indicating radiobeacon would not trigger the appropriate response.

Some vessels, such as fishing vessels that travel beyond 25 nautical miles from shore infrequently, may not carry such equipment. Transport Canada estimates that up to 2% of fishing vessels, around 350, may be affected by this requirement.

This is a performance-based requirement that would allow for a multitude of compliance options. Vessel operators could comply by carrying a satellite telephone. Satellite telephones are available from a variety of retailers for around \$1,600 and can include some calling-time credit. It is expected that the telephones would have to be upgraded or replaced every four years, as technology advances.

2. *Impacts associated with situational awareness measures*

The proposed Regulations would expand the carriage requirements for AISs, BNWASs and electronic chart display and identification systems. The quantified net present value of the proposed expanded carriage requirements would result in a net cost of \$48.6 million. Table 3 shows the annual present value quantified benefits and costs for situational awareness measures between 2020 and 2030.

1.3 Proposition de méthodes de radiocommunication bilatérale

La valeur actualisée du total des coûts de cette exigence serait d'environ 1,2 million de dollars.

Pour des raisons pratiques de survie, la plupart des bâtiments effectuant des voyages à plus de 25 milles marins de la rive auraient à leur bord certains moyens de communiquer avec les autorités du littoral. Toutefois, les bâtiments à passagers d'une jauge brute de moins de 300 ne sont pas tenus d'avoir à bord un moyen de communication bilatérale avec un centre de Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne ou une autre organisation ou personne à terre qui assure la communication.

Le projet de règlement exigerait que les bâtiments d'une jauge brute de moins de 300 soient dotés d'un moyen de communication bilatérale s'ils dépassent les limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2 (à plus de 25 milles marins de la rive).

Le fait d'exiger que d'autres bâtiments soient munis d'un moyen de communication bilatérale avec la rive permettrait aux exploitants de bâtiments d'envoyer un signal de détresse en cas d'incident non urgent (comme une défaillance mécanique) dans le cas où une radiobalise de localisation des sinistres ne déclencherait pas l'intervention appropriée.

Certains bâtiments, comme les bâtiments de pêche qui se déplacent rarement au-delà de 25 milles marins de la rive, peuvent ne pas être dotés de tels équipements. Transports Canada estime que jusqu'à 2 % des bâtiments de pêche, soit environ 350, pourraient être touchés par cette exigence.

Il s'agit d'une exigence fondée sur le rendement qui permettrait une multitude d'options de conformité. Les exploitants de bâtiments pourraient se conformer en ayant à bord un téléphone satellite. Des téléphones satellites sont offerts par divers détaillants pour environ 1 600 \$ et peuvent inclure des crédits de temps d'appel. Les téléphones devraient être mis à niveau ou remplacés tous les quatre ans à mesure que la technologie évolue.

2. *Répercussions associées aux mesures pour améliorer la connaissance de la situation*

Le projet de règlement élargirait les exigences relatives à l'installation de systèmes d'identification automatique (SIA), de systèmes d'alarme du quart à la passerelle et de systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information. La valeur actualisée nette quantifiée des exigences élargies proposées relatives à l'installation de tels systèmes se traduirait par un coût net de 48,6 millions de dollars. Le tableau 3 montre la valeur actualisée des avantages et des coûts quantifiés annuels des mesures pour améliorer la connaissance de la situation entre 2020 et 2030.

Table 3. Summary of annual quantified benefits and costs for situational awareness measures (in millions of dollars)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Benefits												
Avoided damage — AIS	1.4	1.3	1.2	1.1	1.0	1.0	0.9	0.9	0.8	0.7	0.7	11.0
Avoided damage — BNWAS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4
Total benefits	1.4	1.3	1.2	1.1	1.0	2.4	0.9	0.9	0.8	0.7	0.7	12.4
Costs												
AIS	26.3	3.1	3.2	3.1	2.9	2.8	2.7	2.6	2.5	2.3	2.2	55.7
BNWAS	0.0	0.0	2.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1
Government compliance and administration	2.4	0.3	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2
Total costs	28.7	3.4	5.4	3.1	3.0	2.9	2.7	2.6	2.5	2.4	2.3	61.0
Net benefit	-27.4	-2.1	-4.2	-2.0	-1.9	-0.4	-1.8	-1.8	-1.7	-1.6	-1.6	-48.6

Note: Values are presented in 2017 constant dollars for a period between 2019 and 2030 and reported as the 2018 present value using a 7% discount rate. Figures may not add up to totals due to rounding.

Tableau 3. Sommaire des avantages et des coûts quantifiés annuels des mesures pour améliorer la connaissance de la situation (en millions de dollars)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
Avantages												
Domages évités — AIS	1,4	1,3	1,2	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	11,0
Domages évités — BNWAS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4
Total des avantages	1,4	1,3	1,2	1,1	1,0	2,4	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	12,4
Coûts												
AIS	26,3	3,1	3,2	3,1	2,9	2,8	2,7	2,6	2,5	2,3	2,2	55,7
BNWAS	0,0	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1
Conformité et administration gouvernementales	2,4	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,2
Total des coûts	28,7	3,4	5,4	3,1	3,0	2,9	2,7	2,6	2,5	2,4	2,3	61,0
Avantage net	-27,4	-2,1	-4,2	-2,0	-1,9	-0,4	-1,8	-1,8	-1,7	-1,6	-1,6	-48,6

Remarque : Les valeurs sont présentées en dollars constants de 2017 pour une période comprise entre 2019 et 2030 et sont déclarées comme valeur actualisée de 2018 à l'aide d'un taux d'actualisation de 7 %. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

The quantitative benefit for these requirements would be a reduction of marine incidents, including collisions, vessels sinking and groundings. The benefits are monetized by estimating the avoided damage to vessels, cargo, and the environment due to pollution. The present value total benefit of the situational awareness measures from the proposed Regulations would be \$12.4 million.

The present value total cost of the proposed situational awareness measures is \$61.0 million. Most of the costs would be from the expansion of AIS carriage requirements (\$55.7 million). The expansion of the BNWAS would result

L'avantage quantitatif de ces exigences serait une réduction des incidents maritimes, y compris les collisions, les naufrages et les échouements. Les avantages sont monétisés par l'estimation des dommages évités aux bâtiments, aux marchandises et à l'environnement en raison de la pollution. La valeur actualisée des avantages associés aux mesures pour améliorer la connaissance de la situation du projet de règlement serait de 12,4 millions de dollars.

La valeur actualisée des coûts totaux des mesures proposées pour améliorer la connaissance de la situation est de 61,0 millions de dollars. La plupart des coûts découleraient de l'élargissement des exigences relatives à

in a \$2.1 million total cost. The regulatory requirements related to ECDIS costs may require some additional training for some vessels, but the cost is expected to be minimal, and is not quantified.

2.1 Proposal for expanding automatic identification system carriage requirements

An AIS is a vessel tracking system and navigational tool that uses a very high frequency radio unit to provide automatic updates to other vessels and land-based stations on a vessel's position, heading, length, beam, type, draught, and hazardous cargo information. AIS-equipped vessels are able to see information about each other on a display console. More vessels carrying AISs would improve situational awareness, reduce the risk of collision and allow for more efficient search and rescue efforts.

2.1.1 Vessels affected by the expanded automatic identification system carriage requirements

The existing *Navigation Safety Regulations* require an AIS on board every Canadian commercial vessel of 500 gross tonnage or more, regardless of the type of voyage.¹⁴ Vessels of 300 gross tonnage or more are required to carry an AIS if they are engaged on an international voyage, and vessels of 150 gross tonnage or more are required to carry an AIS if they are carrying 12 passengers or more and are engaged on an international voyage.

Based on data from AIS tracking websites, and the Canadian Registry of Vessels, around 700 vessels are expected to carry an AIS in 2020. Many of these vessels are required to carry an AIS by Canadian or international regulations, but some may choose to install an AIS voluntarily.

This regulatory proposal would create a new category of vessels that would be required to carry an AIS on board, based on vessel type, length and passenger capacity, as listed in the description above. In a policy scenario, it is expected that 2 283 vessels would be required to carry an AIS on board by the compliance date, in 2020, an incremental total of 1 583 vessels. Around 109 of these vessels

l'installation de systèmes d'identification automatique (55,7 millions de dollars). L'élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'alarme du quart à la passerelle entraînerait un coût total de 2,1 millions de dollars. Les exigences réglementaires relatives aux coûts des systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information peuvent nécessiter de la formation supplémentaire pour certains bâtiments, mais le coût devrait être minime et n'est pas quantifié.

2.1 Proposition d'élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'identification automatique

Un SIA est un système de suivi des bâtiments et un outil de navigation qui utilise une unité radio à très haute fréquence pour fournir des mises à jour automatiques aux autres bâtiments et aux stations terrestres sur la position, le cap, la longueur, la largeur, le type, le tirant d'eau et les renseignements sur les cargaisons dangereuses d'un bâtiment. Les bâtiments dotés d'un SIA peuvent voir l'information sur chacun d'entre eux sur une console d'affichage. Un plus grand nombre de bâtiments transportant des SIA améliorerait la connaissance de la situation, réduirait le risque de collision et permettrait des efforts de recherche et sauvetage plus efficaces.

2.1.1 Bâtiments visés par l'élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'identification automatique

Le *Règlement sur la sécurité de la navigation* actuel exige l'installation d'un SIA à bord de chaque bâtiment commercial canadien d'une jauge brute de 500 ou plus, quel que soit le type de voyage¹⁴. Les bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus doivent être dotés d'un SIA s'ils effectuent un voyage international, et les bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus doivent avoir à bord un système d'identification automatique s'ils transportent 12 passagers ou plus et s'ils effectuent un voyage international.

D'après les données provenant des sites Web de suivi sur les SIA et du Registre canadien des bâtiments, environ 700 bâtiments devraient être équipés d'un tel système en 2020. Bon nombre de ces bâtiments sont tenus d'avoir à bord un SIA en vertu de la réglementation canadienne ou internationale, mais certains peuvent choisir d'installer volontairement un tel système.

Ce projet de règlement créerait une nouvelle catégorie de bâtiments qui devraient être dotés d'un SIA, selon le type de bâtiment, sa longueur et sa capacité de passagers, comme il est indiqué dans la description ci-dessus. Dans un scénario stratégique, 2 283 bâtiments devraient être équipés d'un SIA d'ici la date de conformité en 2020, soit un total de 1 583 bâtiments supplémentaires. Environ 109

¹⁴ These requirements do not apply to fishing vessels.

¹⁴ Ces exigences ne s'appliquent pas aux bâtiments de pêche.

would be owned by federal, provincial, or municipal governments.

2.1.2 Benefits of expanding automatic identification system carriage requirements

The present value total benefit of the AIS carriage expansion is \$10.99 million.

The expansion of AIS carriage requirements would improve situational awareness and reduce the risk of collisions. Vessels carrying an AIS are able to see other AIS-carrying vessels on their display console and make navigational decisions based on other vessels in their area.

2.1.3 Reduction of collisions

The quantified benefits of expanding AIS carriage requirements would be a reduction of vessel collisions, therefore avoiding repair costs resulting from this type of incident.

Between 2008 and 2017, there were a total of 258 collisions reported to the Transportation Safety Board, an average of 29 per year.

An in-depth review of each incident determined that 10 of these occurrences could have been avoided if both vessels had AISs on board. In the policy scenario, it is assumed that one collision per year would be avoided between 2020 and 2030.

The benefit of avoided collisions is monetized using collision costs reported by a 2008 report published by the Finnish Maritime Administration.¹⁵ This report determined that the total cost for a collision is €900,000 (€800,000 for rescue and repair, €50,000 for environmental damage due to fuel leakage, and €50,000 for other government costs). The present value annual benefit of avoided collisions between 2020 and 2030 is shown in Table 3.

In addition to reducing the cost from collisions, the new proposed Regulations would reduce the risk of serious injury or fatality at sea by improving the ability of Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Services Centres to respond to vessels in distress. Out of the 258 collisions that occurred between 2008 and 2017, 24 caused injuries to people on board. Having an AIS on

de ces bâtiments seraient la propriété des gouvernements fédéral ou provinciaux ou des administrations municipales.

2.1.2 Avantages de l'élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'identification automatique

La valeur actualisée des avantages associés à l'élargissement des exigences relatives aux SIA est de 10,99 millions de dollars.

L'élargissement des exigences relatives à l'installation de tels systèmes améliorerait la connaissance de la situation et réduirait le risque de collisions. Les bâtiments équipés d'un SIA sont en mesure de voir les autres bâtiments dotés d'un tel système sur leur console d'affichage et de prendre des décisions de navigation en fonction des autres bâtiments qui naviguent dans leur secteur.

2.1.3 Réduction des collisions

Les avantages quantifiés de l'élargissement des exigences relatives à l'installation de SIA comprendraient une réduction du nombre de collisions de bâtiments, ce qui permettrait d'éviter les coûts de réparation résultant de ce type d'incident.

Entre 2008 et 2017, 258 collisions au total ont été signalées au Bureau de la sécurité des transports, soit une moyenne de 29 par année.

Un examen approfondi de chaque incident a permis de déterminer que 10 de ces incidents auraient pu être évités si les deux bâtiments avaient des SIA à bord. Dans le cadre du scénario stratégique, on suppose qu'une collision par année serait évitée entre 2020 et 2030.

L'avantage des collisions évitées est monétisé à l'aide des coûts des collisions déclarés dans un rapport publié en 2008 par la Finnish Maritime Administration¹⁵. Selon ce rapport, le coût total d'une collision s'élève à 900 000 € (800 000 € pour le sauvetage et la réparation, 50 000 € pour les dommages causés à l'environnement par les fuites de carburant et 50 000 € pour les autres dépenses assumées par le gouvernement). Les avantages annuels associés aux collisions évitées entre 2020 et 2030 sont présentés sous forme de valeur actualisée au tableau 3.

En plus de réduire les coûts des collisions, le nouveau projet de règlement permettrait de réduire le risque de blessures graves ou de décès en mer en améliorant la capacité des centres des Services de communication et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne à répondre aux bâtiments en détresse. Sur les 258 collisions survenues entre 2008 et 2017, 24 ont causé des blessures à bord. La

¹⁵ Ikkanen, P., and Mukula, M. (2008). *Alusliikenteen onnettomuuksien kustannukset*. Retrieved from Doria: <http://www.doria.fi/handle/10024/142007>

¹⁵ Ikkanen, P. et Mukula, M. (2008). *Alusliikenteen onnera uuk-sien kustannukset*. Extrait du site Doria : <http://www.doria.fi/handle/10024/142007>

board could help reduce the severity of injuries by facilitating more precise search and rescue efforts.

When a distress message is broadcast, the carriage of an AIS would allow the Marine Communications and Traffic Services Centre to verify the last known location of the distressed vessel, as well as that of any AIS-equipped vessels nearby. Rescue units would be deployed with greater precision, and a response could be coordinated with nearby vessels. This would result in a faster response and less time in the water, which could save lives.

AIS data can also be instrumental in providing information for Transportation Safety Board and Transport Canada marine incident investigations in the event of an accident or incident. This data would be valuable for both government and academic research.

2.1.4 Cost to vessel operators of expanding automatic identification system carriage requirements

The proposed Regulations would expand the number of vessels required to carry an AIS. The present value total cost for private vessel operators of the AIS carriage expansion requirements is \$55.7 million between 2020 and 2030. Federal, provincial or municipal governments would carry a total present value cost of around \$3.1 million between 2020 and 2030 to comply with the AIS carriage requirements.

The cost of carrying an AIS depends on vessel type and size. There are two types of costs: the set-up cost (including engineering, installation, capital and initial training costs) and the annual maintenance cost.

AIS units consist of a vessel-mounted transceiver and an antenna. Class A AIS units can be purchased from commercial retailers for around \$3,000. Smaller, simpler vessels could mount the AIS beside or on top of existing equipment with minimal installation costs. Larger vessels would need to integrate the AIS into their navigation system and would be more complicated to install. The set-up cost for larger vessels (including engineering and analysis, purchase, installation and initial training) is estimated at \$23,670 per unit. For smaller vessels, the set-up cost is estimated at around \$4,205 per unit. Average AIS set-up costs are shown in Table 4.

présence d'un SIA à bord pourrait aider à réduire la gravité des blessures en permettant des efforts de recherche et de sauvetage plus précis.

Lorsqu'un message de détresse est diffusé, la présence à bord d'un SIA permettrait au centre de Services de communications et de trafic maritimes de vérifier la dernière position connue du bâtiment en difficulté ainsi que celle de tous les bâtiments munis du SIA situés à proximité. Les unités de sauvetage seraient déployées avec plus de précision et une intervention pourrait être coordonnée avec les bâtiments à proximité. Cela se traduirait par une réponse plus rapide et moins de temps dans l'eau, ce qui pourrait sauver des vies.

Les données des SIA peuvent également contribuer à fournir des renseignements aux fins des enquêtes sur les incidents maritimes du Bureau de la sécurité des transports du Canada et de Transports Canada en cas d'accident ou d'incident. Ces données seraient utiles pour la recherche gouvernementale et universitaire.

2.1.4 Coût pour les exploitants de bâtiments de l'élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'identification automatique

Le projet de règlement augmenterait le nombre de bâtiments devant avoir à bord un SIA. La valeur actualisée du total des coûts pour les exploitants de bâtiments privés visés par l'élargissement des exigences relatives à l'installation de SIA s'établit à 55,7 millions de dollars entre 2020 et 2030. La valeur actualisée du total des coûts pour les gouvernements fédéral et provinciaux et les administrations municipales serait d'environ 3,1 millions de dollars entre 2020 et 2030 pour se conformer aux exigences relatives à l'installation de SIA.

Les coûts associés à l'installation de SIA dépendent du type et de la taille du bâtiment. Il existe deux types de coûts : les coûts d'installation (y compris les coûts d'ingénierie, d'installation, d'immobilisations et de formation initiale) et les coûts annuels d'entretien.

Un SIA comprend un émetteur-récepteur monté sur le navire et une antenne. Les SIA de classe A peuvent être achetés auprès de détaillants commerciaux pour environ 3 000 \$. Les bâtiments simples de petite taille pourraient installer leur SIA à côté de l'équipement existant ou sur celui-ci pour des coûts minimes. Les grands bâtiments devraient intégrer le SIA à leur système de navigation et il serait donc plus compliqué à installer. Les coûts d'installation pour les grands bâtiments (y compris l'ingénierie et l'analyse, l'achat, l'installation et la formation initiale) sont estimés à 23 670 \$ par unité. Pour les petits bâtiments, les coûts d'installation sont estimés à environ 4 205 \$ par unité. Les coûts moyens de configuration des SIA sont indiqués dans le tableau 4.

Table 4. Average AIS set-up costs per vessel

	Assumed Cost (2017, \$)	
Acquisition of AIS (transceiver, cables and antenna)	\$3,000	
Engineering analysis and drawing updates	\$6,889 large vessels	\$0 small vessels
Installation and set-to-work	\$9,760 large vessels	\$344 small vessels
Initial training	\$4,019 large vessels	\$861 small vessels
Total	\$23,670 large vessels	\$4,205 small vessels

Note: Acquisition, installation and training costs were adjusted from A Benefit-Cost Analysis for Automatic Identification System (AIS) on Canadian Domestic Vessels, conducted by Weir Canada, Inc. Dollar values in 2009 are inflated to 2017 using the Consumer Price Index.

Large vessels would assume an additional \$2,296 per year for maintenance and training. Smaller vessels would assume an additional \$1,148 per year for maintenance and training. Vessel operators would be required to obtain a maritime mobile service identity from Innovation, Science and Economic Development Canada. Registration is free, but it takes about 30 minutes to submit the forms. It is assumed that the average hourly wage of an employee completing the forms to acquire a maritime mobile service identity is \$25.59.¹⁶ The present value total incremental cost for acquiring a maritime mobile service identity is around \$22,300.

The total present value costs for expanded AIS carriage requirements are shown in Table 3.

2.2 Bridge navigational watch and alarm system

A BNWAS is an alarm system that notifies other navigational officers or the master of a vessel if the officer of the deck watch fails to respond or is incapable of performing watch duties. Typically, this is achieved through reset buttons or motion sensors that trigger alarms if not activated during a certain interval.

¹⁶ Statistics Canada. Table 14-10-0206-01 — Average hourly earnings for employees paid by the hour, by industry, annual (Transportation and warehousing, year 2017)

Tableau 4. Coûts moyens de configuration des SIA par types de bâtiments

	Coût présumé (2017, \$)	
Acquisition des AIS (émetteur-récepteur, câbles et antenne)	3 000 \$	
Analyses techniques et mises à jour des dessins	6 889 \$ grands bâtiments	0 \$ petits bâtiments
Installation et mise en service	9 760 \$ grands bâtiments	344 \$ petits bâtiments
Formation initiale	4 019 \$ grands bâtiments	861 \$ petits bâtiments
Total	23 670 \$ grands bâtiments	4 205 \$ petits bâtiments

Remarque : Les coûts d'acquisition, d'installation et de formation ont été rajustés à partir du document A Benefit-Cost Analysis for Automatic Identification System (AIS) on Canadian Domestic Vessels, rédigé par Weir Canada, Inc. Les valeurs en dollars de 2009 sont gonflées aux valeurs de 2017 en utilisant l'indice des prix à la consommation.

Les grands bâtiments devraient déboursier 2 296 \$ de plus par année pour l'entretien et la formation. Les petits bâtiments devraient déboursier 1 148 \$ de plus par année pour l'entretien et la formation. Les exploitants de bâtiments seraient tenus d'obtenir une identité dans le service mobile maritime auprès d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada. L'inscription est gratuite, mais il faut environ 30 minutes pour soumettre les formulaires. On suppose que le salaire horaire moyen d'un employé qui remplit les formulaires pour obtenir une identité dans le service mobile maritime est de 25,59 \$¹⁶. La valeur actualisée du coût supplémentaire total associé à l'acquisition d'une identité dans le service mobile maritime est d'environ 22 300 \$.

La valeur actualisée du total des coûts pour les exigences élargies relatives à l'installation de SIA est indiquée dans le tableau 3.

2.2 Système d'alarme du quart à la passerelle

Un système d'alarme du quart à la passerelle est un système d'alarme qui avise les autres officiers de navigation ou le capitaine d'un bâtiment si l'officier de quart à la passerelle ne répond pas ou est incapable d'exercer des fonctions de quart. Habituellement, ce type de système fonctionne avec des boutons de réinitialisation ou des détecteurs de mouvement qui déclenchent des alarmes s'ils ne sont pas activés pendant un certain intervalle.

¹⁶ Statistique Canada. Tableau 14-10-0206-01 — Rémunération horaire moyenne des salariés rémunérés à l'heure, selon l'industrie, données annuelles (Transport et entreposage, année 2017)

2.2.1 Affected vessels

The existing *Navigation Safety Regulations* do not require any Canadian vessels to carry a BNWAS on board. However, passenger vessels of any size and cargo vessels of 150 gross tonnage or more making voyages in international waters are required to carry a BNWAS in accordance with Chapter V of the SOLAS Convention.¹⁷ The proposed Regulations would incorporate by reference Chapter V of the SOLAS Convention, extending BNWAS carriage requirements to passenger vessels of any size and cargo vessels of 150 gross tonnage or more and engaged on an international voyage or vessels that are 500 gross tonnage or more and not engaged on an international voyage.

In the baseline scenario, it is assumed that two categories of vessels are already BNWAS compliant, since Chapter V of the SOLAS Convention requires these types of vessels to carry a BNWAS on board. The first one being passenger vessels of any size that make international voyages and cargo vessels of 150 gross tonnage or more that make international voyages, and the second one being vessels that are 500 gross tonnage or more that were built on or after 2011.

An analysis of the Canadian Registry of Vessels resulted in an estimation of 182 active vessels that are expected to be BNWAS compliant already, following the assumptions mentioned above.

In a policy scenario, vessels required to install a BNWAS are assumed to be those vessels that are 500 gross tonnage or more and that were built before 2011. The expected incremental number of vessels that would be required to install a BNWAS by the compliance date of 2022 is approximately 315 vessels. Since this increase will occur once only, there will be no incremental growth each year.

Vessels built after 2011 are expected to be compliant and have a BNWAS on board. The total number of vessels expected to carry BNWASs by 2022 is approximately 497 vessels.

¹⁷ *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*, [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) [accessed: April 25, 2018]

2.2.1 Bâtiments visés

Le *Règlement sur la sécurité de la navigation* actuel n'exige pas qu'un bâtiment canadien ait à bord un système d'alarme du quart à la passerelle. Toutefois, les bâtiments à passagers de toute taille et les bâtiments de cargo d'une jauge brute de 150 ou plus effectuant des voyages en eaux internationales sont tenus d'avoir à leur bord un système d'alarme du quart à la passerelle, conformément au chapitre V de la Convention SOLAS¹⁷. Le projet de règlement incorporerait par renvoi le chapitre V de la Convention SOLAS, étendant les exigences relatives à l'installation de systèmes d'alarme du quart à la passerelle aux bâtiments à passagers de toute taille et aux bâtiments de cargo d'une jauge brute de 150 ou plus qui effectuent des voyages internationaux ou aux bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

Dans le scénario de référence, on suppose que deux catégories de bâtiments sont déjà conformes aux exigences relatives à l'installation de systèmes d'alarme du quart à la passerelle, puisque le chapitre V de la Convention SOLAS exige que ces types de bâtiments aient à bord un système d'alarme du quart à la passerelle. La première catégorie est celle des bâtiments à passagers de toute taille qui effectuent des voyages internationaux et des bâtiments de cargo d'une jauge brute de 150 ou plus qui effectuent des voyages internationaux, et la deuxième est celle des bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus construits à compter de 2011.

Une analyse du Registre canadien d'immatriculation des bâtiments a permis d'estimer à 182 le nombre de bâtiments actifs qui devraient déjà être conformes aux exigences relatives à l'installation de systèmes d'alarme du quart à la passerelle, conformément aux hypothèses susmentionnées.

Dans le cadre d'un scénario stratégique, les bâtiments tenus d'installer un système d'alarme du quart à la passerelle sont réputés être des bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus qui ont été construits avant 2011. Le nombre supplémentaire prévu de bâtiments qui seraient tenus d'installer un système d'alarme du quart à la passerelle d'ici la date de conformité de 2022 est d'environ 315. Étant donné que cette augmentation ne se produira qu'une seule fois, il n'y aura pas de croissance supplémentaire chaque année.

Les bâtiments construits après 2011 devraient être conformes et être équipés d'un système d'alarme du quart à la passerelle. Le nombre total de bâtiments qui devraient avoir à leur bord un système d'alarme du quart à la passerelle d'ici 2022 est d'environ 497.

¹⁷ *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)*, [http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) [consulté le : 25 avril 2018]

2.2.2 Benefits of expanding bridge navigational watch and alarm system carriage requirements

A BNWAS ensures that the officer of the deck watch is able to perform their duties effectively. In the case that the responsible officer is unable to respond to the alarm system, a series of indications and alarms are sent to other crew members so that they can perform the duties of the officer of the deck watch if qualified to do so. It also allows the officer of the deck watch to call for immediate assistance if necessary.

Having a BNWAS on board could help avoid different types of marine occurrences, such as groundings, collisions and even sinking of vessels. A review of the Transportation Safety Board reported occurrences between 2008 and 2017 determined that one of the occurrences resulting in the sinking and release of pollutants could have been avoided if the vessel involved had a BNWAS.

The benefits of avoided groundings have been monetized using a 2008 cost report from the Finnish Maritime Administration publication.¹⁸ This report determined that the total cost for a vessel grounding is €1,200,000. This figure includes €1,100,000 for rescue and repair costs, €50,000 for environmental damage due to fuel leakage, and €50,000 for other government costs.

When converted to 2017 Canadian dollars, the resulting cost of a grounding is \$2.17 million.¹⁹ Assuming that one grounding could be avoided in the next 10 years after the compliance date, and assuming that one collision occurs in the year 2025, the present value of avoiding said collision is \$1.45 million (Can\$2017, discounted to 2019 at 7% discount rate).

2.2.3 Costs of expanding bridge navigational watch and alarm system carriage requirements

The present value of the total cost for the requirement to carry a BNWAS in a policy scenario is \$2.1 million for the

2.2.2 Avantages de l'élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'alarme du quart à la passerelle

Un BNWAS permet à l'officier de quart à la passerelle de s'acquitter efficacement de ses fonctions. Si l'officier responsable n'est pas en mesure de répondre au système d'alarme, une série d'indications et d'alarmes sont envoyées aux autres membres de l'équipage pour qu'ils puissent s'acquitter des fonctions de l'officier de quart à la passerelle s'ils sont qualifiés pour le faire. Ce type de système d'alarme permet également à l'officier de quart à la passerelle de demander une aide immédiate au besoin.

Le fait d'avoir à bord un système d'alarme du quart à la passerelle pourrait aider à éviter différents types d'incidents maritimes, comme des échouements, des collisions et même des naufrages. Un examen des incidents signalés par le Bureau de la sécurité des transports entre 2008 et 2017 a permis de déterminer que l'un des événements ayant entraîné un naufrage et le rejet de polluants aurait pu être évité si le bâtiment concerné avait été équipé d'un système d'alarme du quart à la passerelle.

Les avantages des échouements évités ont été monétisés à l'aide d'un rapport sur les coûts publié en 2008 par la Finnish Maritime Administration¹⁸. Ce rapport a déterminé que le coût total de l'échouement d'un bâtiment est de 1 200 000 euros. Ce chiffre comprend 1 100 000 euros pour les coûts de sauvetage et de réparation, 50 000 euros pour les dommages causés à l'environnement par les fuites de carburant et 50 000 euros pour les autres dépenses engagées par le gouvernement.

Lorsqu'il est converti en dollars canadiens de 2017, le coût d'un échouement s'élève à 2,17 millions de dollars¹⁹. En supposant qu'un échouement pourrait être évité au cours des 10 années suivant la date de conformité et en supposant qu'une collision se produise en 2025, la valeur actualisée de l'évitement de cette collision serait de 1,45 million de dollars (montant en dollars canadiens de 2017, actualisé à 2019 à un taux de 7 %).

2.2.3 Coûts de l'élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'alarme du quart à la passerelle

Dans le cadre d'un scénario stratégique, la valeur actualisée du total des coûts associés aux exigences concernant la

¹⁸ Ikkanen, P., & Mukula, M. (2008). *Alusliikenteen onnettomuuksien kustannukset*. Retrieved from Doria: <http://www.doria.fi/handle/10024/142007>

¹⁹ Based on the average annual Euro/CAD exchange rate for 2008 of 1.5603 (<https://www.bankofcanada.ca/rates/exchange/legacy-noon-and-closing-rates/>) and an inflator of 1.16 - CANSIM Statistics Canada. Table 18-10-0256-01 Consumer Price Index (CPI) statistics, measures of core inflation and other related statistics - Bank of Canada definitions (July 2017 / July 2008) [accessed on January 18, 2019]

¹⁸ Ikkanen, P. et Mukula, M. 2008. *Alusliikenteen onnera uuksien kustannukset*. Extrait du site Doria : <http://www.doria.fi/handle/10024/142007>

¹⁹ Selon un taux de change annuel moyen de 1,5603 entre l'euro et le dollar canadien pour 2008 (<https://www.bankofcanada.ca/rates/change/legacy-midi-and-closing-rates/>) et un taux d'inflation de 1,16 - CANSIM, Statistique Canada. Tableau 18-10-0256-01 - Statistiques de l'indice des prix à la consommation (IPC), mesures de l'inflation fondamentale et autres statistiques connexes - définitions de la Banque du Canada (juillet 2017 / juillet 2008) [consulté le 18 janvier 2019]

2020–2030 period. The cost per vessel is a one-time cost that would involve the installation cost and the cost of purchasing the BNWAS unit. BNWAS units can be purchased for around \$1,900.²⁰ It is expected that installation of a BNWAS would take up to three days and can only be done during a significant maintenance period. Total installation costs are calculated by the time it would take to install the system, and the wage of the employee installing the unit,²¹ times a project multiplier. The installation costs were estimated to be around \$6,350. Total cost per vessel would be approximately \$8,210 for both purchase and installation of a BNWAS.

2.3 Electronic chart display and information system

An ECDIS is a computer-based navigation system used to supplement traditional paper charts. The system consists of a monitor and interface console, software, and input sensors. The ECDIS uses Global Navigation Satellite System technology to display real-time information about the vessel and surrounding area overlaid onto navigational charts. An ECDIS makes voyage planning easier for vessel operators. Vessels can take their draft into consideration when route planning, considering areas of dangerous conditions or special attention. This system advises the navigator if they are following the planned track and if the vessel might be approaching shallow waters and other dangerous areas. An ECDIS monitors data received from installed navigation data sensors and emits warning signals to make sure that the navigator can take corrective actions and prevent marine incidents, such as a bottom contact or groundings.

Canadian vessels constructed or registered on or after the compliance date, in 2021, must be equipped with an ECDIS, or other means, as follows: (i) passenger vessels of 500 gross tonnage or more; and (ii) non-passenger vessels of 3 000 gross tonnage or more. An ECDIS will also be required on Canadian vessels on international voyages to

présence à bord de BNWAS est de 2,1 millions de dollars pour la période de 2020 à 2030. Le coût par bâtiment est un coût ponctuel qui comprendrait les coûts d'installation et d'achat du BNWAS. Un BNWAS peut être acheté pour environ 1 900 \$²⁰. On prévoit que l'installation d'un BNWAS prenne jusqu'à trois jours et ne puisse être effectuée que pendant une période d'entretien importante. Le total des coûts d'installation est calculé en fonction du temps requis pour installer le système et du salaire de l'employé qui installe l'unité²¹ multiplié par un multiplicateur de projet. Les coûts d'installation ont été estimés à environ 6 350 \$. Le coût total par bâtiment serait d'environ 8 210 \$ pour l'achat et l'installation d'un BNWAS.

2.3 Système de visualisation des cartes électroniques et d'information

Le SVCEI est un système de navigation informatisé utilisé pour compléter les cartes papier traditionnelles. Le système comprend un moniteur et une console d'interface, un logiciel et des capteurs d'entrée. Le SVCEI utilise la technologie du système mondial de navigation par satellite pour afficher de l'information en temps réel sur le bâtiment et la zone environnante et cette information est superposée sur les cartes de navigation. Le SVCEI facilite la planification des voyages pour les exploitants de bâtiments. Les bâtiments peuvent tenir compte de leur tirant d'eau lors de la planification de leur itinéraire, y compris des zones de conditions dangereuses ou des conditions requérant une attention particulière. Ce système permet au navigateur de savoir s'il suit la voie prévue et l'avise si le bâtiment s'approche d'eaux peu profondes et d'autres zones dangereuses. Le SVCEI permet la surveillance des données reçues des capteurs de données de navigation installés et émet des signaux d'avertissement pour assurer la prise de mesures correctives et la prévention d'incidents maritimes par le navigateur, comme un contact avec le fond ou un échouement.

Les bâtiments canadiens construits ou immatriculés à la date de conformité ou après cette date, en 2021, doivent être munis d'un SVCEI ou d'un autre dispositif, selon les précisions suivantes : (i) les bâtiments à passagers d'une jauge brute de 500 ou plus; (ii) les bâtiments autres que les bâtiments à passagers d'une jauge brute de 3 000 ou plus.

²⁰ *Carriage requirement for a Bridge Navigational Watch Alarm System (2008)*. International Maritime Organization Subcommittee on Safety of Navigation (54th Session, Agenda item 6. Submission by Denmark)

²¹ Statistics Canada (2017). *Employment Income Statistics, Occupation - National Occupational Classification (NOC) 2016, Work Activity During the Reference Year and Sex for the Population Aged 15 Years and Over in Private Households of Canada, Provinces and Territories and Census Metropolitan Areas, 2016 Census - 25% Sample Data, Catalogue No. 98-400-X2016304*, [Table]. Retrieved from <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/dt-td/Rp-eng.cfm?LANG=E&APATH=3&DETAIL=0&DIM=0&FL=A&FREE=0&GC=0&GID=0&GK=0&GRP=1&PID=110698&PRID=10&PTYPE=109445&S=0&SHOWALL=0&SUB=999&Temporal=2016,2017&THEME=119&VID=0&VNAMEE=&VNAMEF=#fb2>

²⁰ *Exigence relative à l'installation de systèmes d'alarme du quart à la passerelle (2008)*. Sous-comité sur la sécurité de la navigation de l'Organisation maritime internationale (54^e séance, point 6 à l'ordre du jour. Présentation par le Danemark.)

²¹ Statistique Canada, 2017. *Statistiques du revenu d'emploi, profession - Classification nationale des professions (CNP) 2016, travail pendant l'année de référence et sexe pour la population âgée de 15 ans et plus dans les ménages privés du Canada, provinces et territoires et régions métropolitaines de recensement, Recensement de 2016 - Données-échantillon (25 %), numéro du catalogue : 98-400-X2016304* [Tableau]. Extrait de : <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/dt-td/Rp-eng.cfm?LANG=E&APATH=3&DETAIL=0&DIM=0&FL=A&FREE=0&GC=0&GID=0&GK=0&GRP=1&PID=110698&PRID=10&PTYPE=109445&S=0&SHOWALL=0&SUB=999&Temporal=2016,2017&THEME=119&VID=0&VNAMEE=&VNAMEF=#fb2>

which Chapter V of the SOLAS Convention applies via incorporation by reference.

It is assumed that no existing Canadian-flagged vessels would be required to install an ECDIS as a result of the proposed Regulations. New vessels that fall under the ECDIS requirement categories built outside of Canada are expected to have an ECDIS fitted on board, as per Chapter V of the SOLAS Convention. For this reason, it is assumed that there is no capital cost associated with the ECDIS requirement. However, a small number of vessels that already have installed an ECDIS, but are not currently using it would be required to train at least one crew member. There are also minimal annual costs associated with the maintenance of an ECDIS. These costs have not been quantified.

3. *Impacts associated with incorporation by reference*

3.1 Proposal for incorporation by reference of Chapter IV (Radiocommunications) and Chapter V (Safety of Navigation) of the International Convention for the Safety of Life at Sea

Incorporating by reference Chapters IV and V of the SOLAS Convention into the proposed *Navigation Safety Regulations, 2019* would reduce the need for Transport Canada to update national regulations to reflect internationally agreed-upon standards and requirements.

In the baseline scenario, updates and amendments to the SOLAS Convention would require subsequent updates and amendments to Canadian regulations. By incorporating equipment carriage requirements by reference, Canadian regulations would maintain international alignment without the need to make future amendments.

4. *Alignment with the Canada Shipping Act, 2001 — Reclassification of voyages*

In July 2007, voyage classifications were redefined when the *Canada Shipping Act* was replaced by the new *Canada Shipping Act, 2001*. Where the previous *Canada Shipping Act* had 10 voyage classifications, the *Canada Shipping Act, 2001* only has 4.

Un SVCEI sera également requis à bord des bâtiments canadiens effectuant des voyages internationaux auxquels s'applique le chapitre V de la Convention SOLAS, chapitre qui sera incorporé par renvoi.

On suppose qu'aucun bâtiment existant battant pavillon canadien ne serait tenu d'installer un SVCEI à la suite de l'adoption du projet de règlement. On s'attend à ce qu'un SVCEI soit installé à bord des nouveaux bâtiments construits à l'extérieur du Canada, lorsque ceux-ci sont visés par les exigences relatives aux systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information, conformément au chapitre V de la Convention SOLAS. Pour cette raison, on suppose qu'aucun coût en capital n'est associé à l'exigence relative au SVCEI. Toutefois, un petit nombre de bâtiments qui ont déjà un SVCEI mais qui ne l'utilisent pas actuellement seraient tenus de former au moins un membre de l'équipage sur l'utilisation du système. De plus, l'entretien d'un SVCEI entraîne également des coûts annuels minimes. Ces coûts n'ont pas été quantifiés.

3. *Impacts associés à l'incorporation par renvoi*

3.1 Proposition d'incorporation par renvoi du chapitre IV (Radiocommunications) et du chapitre V (Sécurité de la navigation) de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

L'incorporation par renvoi des chapitres IV et V de la Convention SOLAS dans le projet de *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation* réduirait la nécessité pour Transports Canada de mettre à jour les règlements nationaux pour tenir compte des normes et des exigences convenues à l'échelle internationale.

Dans le scénario de référence, les mises à jour et les modifications à la Convention SOLAS nécessiteraient des mises à jour et des modifications subséquentes aux règlements canadiens. Or, en incorporant par renvoi les exigences relatives à l'installation d'équipement, les règlements canadiens maintiendraient l'harmonisation internationale sans qu'il soit nécessaire d'apporter de modifications ultérieures.

4. *Harmonisation avec la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada — Reclassification des voyages*

En juillet 2007, les classifications des voyages ont été redéfinies lorsque la *Loi sur la marine marchande du Canada* a été remplacée par la nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Alors que l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada* comportait 10 classifications de voyages, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* n'en compte que 4.

Several of the requirements in the 10 regulations being combined into the new proposed *Navigation Safety Regulations, 2019* still refer to voyage classifications from the previous *Canada Shipping Act*. Reclassifying voyages would clarify and simplify the regulations and align them with international classification conventions. This reclassification would have limited impacts on vessel owners.

Plusieurs des exigences contenues dans les 10 règlements regroupés dans le nouveau projet de *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation* renvoient toujours aux classifications de voyages de l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada*. La reclassification des voyages permettrait de clarifier et de simplifier les règlements et de les harmoniser avec les conventions internationales de classification. Cette reclassification aurait des répercussions limitées sur les propriétaires de bâtiments.

Consolidated costs and benefits estimates

Estimations consolidées des coûts et des avantages

Table 5. Consolidated cost-benefit statement (millions of dollars)

	Dollar Year 2017	Base Year: 2018	Discount Rate 7%	Final Year: 2030	Total (Present Value): 149.06	Annualized Average: 19.88
A. Quantified impacts						
		2020	Average Annual for Intervening Years	2030	Total (Present Value)	Annualized Average
Benefits	Avoided loss of life or serious injury	26.74	19.36	13.59	214.54	28.61
	Avoided collisions or grounding	1.37	1.15	0.70	12.43	1.66
Total benefit		28.11	20.51	14.29	226.98	30.27
Costs for private vessel operators	Distress alerting measures — Vessel operators	6.11	1.11	0.86	15.13	2.02
	Situational awareness measures — Vessel operators	26.53	3.20	2.48	57.78	7.70
Costs for Government	Distress alerting measures — Vessel operators	0.26	0.16	0.11	1.78	0.24
	Situational awareness measures — Vessel operators	2.41	0.09	0.05	3.23	0.43
Total cost		35.32	4.55	3.50	77.92	10.39
Net benefits					149.06	19.88
B. Quantified impacts in non-\$						
Positive impacts	Avoided loss of life	3	3	3	33	
	Avoided serious injuries	1	1	1	11	
	Avoided collisions or grounding	1	1	1	11	
	<ul style="list-style-type: none"> Reduced risk of loss of life or serious injury at sea by enhancing the ability of search and rescue to coordinate a response when vessels are in distress. Reduced demand for search and rescue resources by enabling faster and more precise responses to vessels in distress. 					

Tableau 5. État consolidé des coûts et avantages (millions de dollars)

	Année – dollars 2017	Année de référence : 2018	Taux d'actualisation : 7 %	Dernière année : 2030	Total (valeur actualisée) : 149,06	Moyenne sur une base annuelle : 19,88
A. Incidences quantitatives						
		2020	Moyenne annuelle pour les années intermédiaires	2030	Total (valeur actualisée)	Moyenne sur une base annuelle
Avantages	Perte de vie ou blessure grave évitée	26,74	19,36	13,59	214,54	28,61
	Collisions ou échouements évités	1,37	1,15	0,70	12,43	1,66
Total des avantages		28,11	20,51	14,29	226,98	30,27
Coûts pour les exploitants de bâtiments privés	Mesures d'alerte de détresse – Exploitants de bâtiments	6,11	1,11	0,86	15,13	2,02
	Mesures pour améliorer la connaissance de la situation – Exploitants de bâtiments	26,53	3,20	2,48	57,78	7,70
Coûts pour le gouvernement	Mesures d'alerte de détresse – Exploitants de bâtiments	0,26	0,16	0,11	1,78	0,24
	Mesures pour améliorer la connaissance de la situation – Exploitants de bâtiments	2,41	0,09	0,05	3,23	0,43
Coût total		35,32	4,55	3,50	77,92	10,39
Avantages nets					149,06	19,88
B. Impacts quantifiés autrement qu'en dollars						
Répercussions positives	Pertes de vies évitées	3	3	3	33	
	Blessures graves évitées	1	1	1	11	
	Collisions ou échouements évités	1	1	1	11	
	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du risque de perte de vie ou de blessures graves en mer en améliorant la capacité de recherche et sauvetage à coordonner une intervention lorsque des bâtiments sont en détresse. • Réduction de la demande en ressources de recherche et sauvetage grâce à des interventions plus précises et plus rapides auprès des bâtiments en détresse. 					

Distributional analysis

Distributional impacts of distress alerting and communication measures

In terms of total costs, the Pacific and Atlantic regions would be most affected by the proposed emergency position indicating radiobeacon requirements. Together, they would assume approximately 71% of the total cost. Table 6 shows the distribution of vessels that would be impacted by the proposed emergency position indicating radiobeacon requirements by region, as well as the present value total costs for the 2020–2030 period.

Between 2020 and 2030, a total of 14 866 vessels would be required to carry an emergency beacon. Of the total vessels affected, 26% operate in the Pacific region and 44% operate in the Atlantic region. The regions of Ontario and Northern Canada would experience higher costs per vessels compared to the rest of the regions, while the Prairies region would have average costs per vessel that are considerably below the Canada average.

Table 6. Emergency beacons: Total vessels affected, present value total cost and cost per vessel, by region, between 2020 and 2030

Regions	Total Number of Vessels 2020–2030	Present Value Total Cost 2020–2030 (in millions of dollars)	Cost per Vessel (\$)
Pacific	3,453	3.7	1,070
Prairies	15	0.0	996
Ontario	1,898	2.0	1,073
Quebec	1,984	2.1	1,070
Atlantic	5,720	6.1	1,070
Northern Canada	70	0.1	1,074
Total	13,140	14.1	1,070

Distributional impacts of situational awareness measures

Vessels operating in the Pacific, Atlantic and Ontario regions would be most affected by expanded AIS carriage requirements. Approximately, 38% of vessels that would be impacted by the expanded AIS carriage requirements operate in the Pacific Region, 22% would operate in Ontario, and 20% would operate in the Atlantic region. In terms of costs, these three regions would bear around 80% of the total cost together. A total of 1 993 Canadian flagged vessels would be required to install an AIS in the

Analyse de la répartition

Répercussions sur la répartition des mesures d'alerte et de communication de détresse

En ce qui concerne les coûts totaux, les régions du Pacifique et de l'Atlantique seraient les plus touchées par les exigences proposées relatives aux radiobalises de localisation des sinistres. Ensemble, ces régions représenteraient environ 71 % du coût total. Le tableau 6 montre la répartition des bâtiments qui seraient touchés par les exigences proposées relatives aux radiobalises de localisation des sinistres par région, ainsi que la valeur actualisée des coûts totaux pour la période de 2020 à 2030.

Entre 2020 et 2030, un total de 14 866 bâtiments seraient tenus d'avoir à leur bord une radiobalise de localisation des sinistres. Sur le nombre de bâtiments visés, 26 % sont exploités dans la région du Pacifique et 44 % dans la région de l'Atlantique. Les coûts par navire seraient plus élevés en Ontario et dans le Nord du Canada que dans les autres régions, tandis que les coûts moyens par navire seraient considérablement inférieurs à la moyenne canadienne dans la région des Prairies.

Tableau 6. Radiobalises de localisation des sinistres : Nombre total de bâtiments visés, valeur actualisée des coûts totaux et coût par bâtiment, par région, de 2020 à 2030

Régions	Nombre total de bâtiments de 2020 à 2030	Valeur actualisée des coûts totaux de 2020 à 2030 (en millions de dollars)	Coût par bâtiment (\$)
Pacifique	3 453	3,7	1 070
Prairies	15	0,0	996
Ontario	1 898	2,0	1 073
Québec	1 984	2,1	1 070
Atlantique	5 720	6,1	1 070
Nord du Canada	70	0,1	1 074
Total	13 140	14,1	1 070

Répercussions sur la répartition des mesures pour améliorer la connaissance de la situation

Les bâtiments exploités dans les régions du Pacifique, de l'Atlantique et de l'Ontario seraient les plus touchés par l'élargissement des exigences relatives à l'installation de SIA. Environ 38 % des bâtiments qui seraient touchés par l'élargissement de ces exigences sont exploités dans la région du Pacifique, 22 % en Ontario et 20 % dans la région de l'Atlantique. En ce qui concerne les coûts, ces trois régions représenteraient ensemble environ 80 % du coût total. Au total, 1 993 bâtiments battant pavillon canadien

2020–2030 period, with a national average cost of \$28,523 per vessel. Table 7 shows the impact of AIS requirements by region, including total number of vessels and total cost for the 2020–2030 period, and the average cost per vessel by region.

Table 7. AIS — Total vessels affected, present value total cost and cost per vessel, by region, between 2020 and 2030

Regions	Total Number of Vessels 2020–2030	Present Value Total Cost 2020–2030	Cost per Vessel
Pacific	805	22.3	28,109
Prairies	69	2.1	30,278
Ontario	469	13.0	28,212
Quebec	301	8.2	27,527
Atlantic	411	12.2	30,156
Northern Canada	43	1.2	27,557
Total	2,099	58.9	28,523

Sensitivity analysis results

A sensitivity analysis was conducted by examining different scenarios with respect to expected costs, growth rates and benefits. The impact of different discount rates, growth rates and average unit costs was examined by looking at the net benefit if certain variables were higher or lower than the central estimate.

Expected avoided fatalities and serious injuries

In the central analysis, it is assumed that the expanded emergency beacon requirements would result in three fewer fatalities and one fewer serious injuries per year. This assumption is highly uncertain since fatalities and serious injuries at sea are rare and unpredictable. Each occurrence is unique and it is very difficult to state definitively that a tragic outcome could have been avoided with the addition of specific safety equipment. All else being equal, the proposed Regulations would still be a net benefit if the expanded emergency beacon requirements resulted in just one avoided fatality per year. In this scenario, the present value benefit of distress alerting and communication measures would be \$68.5 million, which would result in a total present value net benefit of \$3.0 million for the proposed Regulations.

seraient tenus d'installer un SIA au cours de la période de 2020 à 2030, le coût moyen national s'établissant à 28 523 \$ par bâtiment. Le tableau 7 montre l'impact des exigences relatives aux SIA par région, y compris le nombre total de bâtiments et le coût total pour la période de 2020 à 2030, et le coût moyen par bâtiment par région.

Tableau 7. SIA — Nombre total de bâtiments visés, valeur actualisée des coûts totaux et coût par bâtiment, par région, de 2020 à 2030

Régions	Nombre total de bâtiments de 2020 à 2030	Valeur actualisée des coûts totaux de 2020 à 2030	Coût par bâtiment
Pacifique	805	22,3	28 109
Prairies	69	2,1	30 278
Ontario	469	13,0	28 212
Québec	301	8,2	27 527
Atlantique	411	12,2	30 156
Nord du Canada	43	1,2	27 557
Total	2 099	58,9	28 523

Résultats de l'analyse de sensibilité

Une analyse de sensibilité a été effectuée et on a examiné différents scénarios concernant les coûts, les taux de croissance et les avantages prévus. L'incidence des différents taux d'actualisation, taux de croissance et coûts unitaires moyens a été étudiée en examinant l'avantage net si certaines variables étaient supérieures ou inférieures à la valeur centrale estimée.

Prévisions relatives aux décès et aux blessures graves évités

Dans le cadre de l'analyse centrale, on suppose que l'élargissement des exigences relatives aux radiobalises de localisation des sinistres entraînerait trois décès et une blessure grave de moins par année. Cette hypothèse est très incertaine puisque les décès et les blessures graves en mer sont rares et imprévisibles. Chaque incident est unique et il est très difficile d'affirmer avec certitude qu'un résultat tragique aurait pu être évité avec l'ajout d'équipement de sécurité spécifique. Toutes choses étant égales par ailleurs, le projet de règlement demeurerait tout de même un avantage net si l'élargissement des exigences relatives aux radiobalises de localisation des sinistres ne permettait d'éviter qu'un seul décès par année. Dans ce scénario, l'avantage actualisé relatif aux mesures d'alerte et de communication de détresse s'établirait à 68,5 millions de dollars, ce qui représenterait un avantage actualisé net total de 3,0 millions de dollars pour le projet de règlement.

Expected damage costs

For the situational awareness measures, benefits are quantified in terms of avoidable damage costs from occurrences that would be prevented with the proposed requirement expansion. In the central analysis, it is assumed that the expansion of AIS requirements would reduce the number of collisions. Based on a review of occurrence data, it is assumed that the proposed AIS carriage expansion would result in 10 avoided collisions in the next 10 years. It is difficult to state exactly how much damage can result from a collision; many factors could play a role in determining the total damage cost from these incidents. Using insurance claims data from a 2008 report published by the Finnish Maritime Administration, the central value used for damage costs in one collision is \$1.6 million, resulting in present value total benefits of \$11.0 million for the 2020–2030 period. The central analysis represents collision costs for commercial shipping vessels. For the sensitivity analysis, lower (\$900,000) and higher (\$2.35 million) damage costs per incident were used, to account for variability in collision damage for different vessel types, as suggested in the Finnish Maritime Administration report.

Table 8. Collision damage costs and net present value from AIS (in millions of dollars)

	Lower	Central	Higher
Collision damage cost	0.9	1.6	2.4
Present value total benefit – AIS	6.1	11.0	15.9
Net present value	-52.8	-47.9	-43.0

Discount rates

The central analysis used a 7% discount rate, in accordance with Treasury Board Secretariat guidance on cost-benefit analysis. Since the majority of costs are carried within the first years after the coming into force of the proposed Regulations, while the benefits remain fairly constant throughout the period of analysis, a higher discount rate results in a lower net benefit, as shown in Table 9.

Coûts des dommages prévus

En ce qui concerne les mesures pour améliorer la connaissance de la situation, les avantages sont quantifiés en termes de coûts de dommages évitables associés aux incidents qui seraient empêchés par l'élargissement proposé des exigences. Dans le cadre de l'analyse centrale, on suppose que l'élargissement des exigences relatives aux SIA réduirait le nombre de collisions. D'après un examen des données sur les incidents, on suppose que l'expansion proposée des exigences relatives à l'installation de SIA permettrait d'éviter 10 collisions au cours des 10 prochaines années. Il est difficile de quantifier avec exactitude les dommages pouvant résulter d'une collision; de nombreux facteurs peuvent entrer en ligne de compte dans la détermination du coût total des dommages découlant de ces incidents. D'après les données sur les demandes d'indemnisation tirées d'un rapport publié en 2008 par la Finnish Maritime Administration, la valeur centrale utilisée pour calculer le coût des dommages dans une collision est de 1,6 million de dollars, ce qui donne une valeur actualisée des avantages de 11,0 millions de dollars pour la période de 2020 à 2030. L'analyse centrale représente le coût des abordages des bâtiments de transport maritime commercial. Pour l'analyse de sensibilité, on a utilisé des coûts de dommages inférieurs (900 000 \$) et supérieurs (2,35 millions de dollars) par incident pour tenir compte de la variabilité des dommages causés par les collisions pour différents types de bâtiments, comme le suppose le rapport de la Finnish Maritime Administration.

Tableau 8. Coûts des dommages de collision et valeur actualisée nette du SIA (en millions de dollars)

	Faible	Central	Élevé
Coûts des dommages de collision	0,9	1,6	2,4
Valeur actualisée des avantages – SIA	6,1	11,0	15,9
Valeur actualisée nette	-52,8	-47,9	-43,0

Taux d'actualisation

L'analyse centrale utilisait un taux d'actualisation de 7 %, conformément aux directives du Secrétariat du Conseil du Trésor sur l'analyse coûts-avantages. Étant donné que la majorité des coûts sont engagés au cours des premières années suivant l'entrée en vigueur du projet de règlement, alors que les avantages demeurent relativement constants tout au long de la période d'analyse, un taux d'actualisation plus élevé se traduit par un avantage net moins élevé, comme l'indique le tableau 9.

Table 9. Sensitivity analysis: Total benefits and costs with different discount rates (millions of dollars)

	Undiscounted	3%	7%
Benefits			
Distress alerting and communication measures	314.7	264.7	214.5
Situational awareness measures	18.3	15.4	12.4
Costs			
Distress alerting and communication measures	23.3	20.1	16.9
Situational awareness measures	79.8	70.5	61.0
Net present value	229.9	189.5	149.1

Analytic time frame

The time frame of the central analysis is 2020 to 2030. There are 11 years under consideration. Since the majority of costs are carried within the first years of the new proposed Regulations coming into force, and since the benefits remain greater than the costs for all subsequent years, extending the time frame to 2040 increases the net benefit overall.

Table 10. Total present value benefits and costs between 2019 and 2040 (millions of dollars)

Benefits	2019–2040
Distress alerting and communication measures	285.9
Situational awareness measures	18.1
Costs	
Distress alerting and communication measures	24.1
Situational awareness measures	81.0
Net present value	198.8

Growth rates

In the central analysis, a growth rate of 2.7% was applied to all vessel types. For the sensitivity analysis, the effect of lower (1.7%) and higher (3.7%) growth rates was examined to determine how they affect the present value of the

Tableau 9. Analyse de sensibilité : Total des avantages et des coûts avec différents taux d'actualisation (en millions de dollars)

	Non actualisé	3 %	7 %
Avantages			
Mesures d'alerte et de communication de détresse	314,7	264,7	214,5
Mesures pour améliorer la connaissance de la situation	18,3	15,4	12,4
Coûts			
Mesures d'alerte et de communication de détresse	23,3	20,1	16,9
Mesures pour améliorer la connaissance de la situation	79,8	70,5	61,0
Valeur actualisée nette	229,9	189,5	149,1

Période d'analyse

L'analyse centrale s'échelonne de 2020 à 2030. Il y a 11 ans à l'étude. Étant donné que la majorité des coûts sont engagés au cours des premières années suivant l'entrée en vigueur du projet de règlement et que les avantages demeurent supérieurs aux coûts pour toutes les années subséquentes, le prolongement de la période jusqu'en 2040 accroît l'avantage net global.

Tableau 10. Valeur actualisée des avantages et des coûts entre 2019 et 2040 (en millions de dollars)

Avantages	2019-2040
Mesures d'alerte et de communication de détresse	285,9
Mesures pour améliorer la connaissance de la situation	18,1
Coûts	
Mesures d'alerte et de communication de détresse	24,1
Mesures pour améliorer la connaissance de la situation	81,0
Valeur actualisée nette	198,8

Taux de croissance

Dans l'analyse centrale, un taux de croissance de 2,7 % a été appliqué à tous les types de bâtiments. Aux fins de l'analyse de sensibilité, l'effet des taux de croissance plus faibles (1,7 %) et plus élevés (3,7 %) a été examiné pour

total cost for the emergency position indicating radiobeacon and AIS carriage requirements expansion. The value of the benefits would not be affected by different growth rates. It is assumed that the number of marine incidents and fatalities or injuries are not correlated to the number of active vessels (except at the extremes).

Table 11. Total affected vessels 2020–2030 and total costs for emergency position indicating radiobeacons and AISs

	Low	Central	High
EPIRB expansion affected vessels	11,602	13,140	14,759
AIS expansion affected vessels	1,853	2,099	2,357
Emergency beacon total cost	\$13.0M	\$14.1M	\$15.2M
AIS total cost	\$54.1M	\$58.9M	\$63.8M

Small business lens

The overwhelming majority of companies affected by the proposed Regulations would be small businesses. According to Canadian industry statistics from Innovation, Science and Economic Development Canada, nearly 100% of firms operating in the fishing industry (North American Industry Classification System code 1141) have fewer than 100 employees. The average annual revenue for firms in this sector is \$191,000.²²

Around 87% of firms operating in the deep sea, coastal and Great Lakes water transportation industry (North American Industry Classification System code 4831) have fewer than 100 employees. The average annual revenue for firms in this sector is \$756,500.²³

Since the overwhelming majority of affected vessels are operated by small businesses, flexibility granted to small businesses for implementation dates or reduced compliance standards would result in a significant reduction or complete elimination of any expected benefit from the proposed Regulations during that period.

²² Canadian Industry Statistics: Fishing — 1141 <https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/summary-sommaire/1141> [accessed April 25, 2018]

²³ Canadian Industry Statistics: Deep Sea, Coastal and Great Lakes Water Transportation — 4831 <https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/summary-sommaire/4831> [accessed April 25, 2018]

déterminer comment ces taux influent sur la valeur actualisée du coût total de l'élargissement des exigences relatives à l'installation de radiobalises de localisation des sinistres et de SIA. La valeur des avantages ne serait pas affectée par des taux de croissance différents. On suppose que le nombre d'incidents maritimes et de décès ou de blessures n'est pas corrélé au nombre de bâtiments actifs (sauf dans les cas extrêmes).

Tableau 11. Total des bâtiments visés de 2020 à 2030 et coûts totaux relatifs aux radiobalises de localisation des sinistres et aux SIA

	Faible	Central	Élevé
Bâtiments visés par l'élargissement des exigences relatives aux radiobalises de localisation des sinistres	11 602	13 140	14 759
Bâtiments visés par l'élargissement des exigences relatives aux SIA	1 853	2 099	2 357
Coût total — radiobalises de localisation des sinistres	13,0 M\$	14,1 M\$	15,2 M\$
Coût total — SIA	54,1 M\$	58,9 M\$	63,8 M\$

Lentille des petites entreprises

La grande majorité des entreprises touchées par le projet de règlement seraient des petites entreprises. Selon les statistiques relatives à l'industrie canadienne d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada, près de 100 % des entreprises actives dans l'industrie de la pêche (code 1141 du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord) comptent moins de 100 employés. Le revenu annuel moyen des entreprises de ce secteur est de 191 000 \$²².

Environ 87 % des entreprises qui exercent leurs activités dans l'industrie du transport maritime hauturier, côtier et sur les Grands Lacs (code 4831 du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord) comptent moins de 100 employés. Le revenu annuel moyen des entreprises de ce secteur est de 756 500 \$²³.

Comme la grande majorité des bâtiments visés sont exploités par de petites entreprises, une souplesse accordée aux petites entreprises en ce qui concerne les dates de mise en œuvre ou la réduction des normes de conformité donnerait lieu à une réduction considérable ou à l'élimination complète de tout avantage prévu du projet de règlement au cours de cette période.

²² Statistiques relatives à l'industrie canadienne : Pêche — 1141 <https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/summary-sommaire/1141?lang=fr> [consulté le 25 avril 2018]

²³ Statistiques relatives à l'industrie canadienne : Transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs — 4831 <https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/summary-sommaire/4831> [consulté le 25 avril 2018]

As demonstrated in the “Distributional analysis” section, the cost per business is relatively low for the emergency beacon requirements. For other provisions in the proposed Regulations, the costs remain relatively low and vary with the size of the vessel operated by the business.

For these reasons, flexibility options are not being considered.

“One-for-One” Rule

The proposed amendments would have no impact on administrative costs. Therefore, Element A of the “One-for-One” Rule would not apply to the proposed Regulations. Under Element B, the proposed Regulations would represent an “OUT,” as nine titles would be repealed and replaced with one new regulation (for a total “OUT” of eight titles).

Regulatory cooperation and alignment

This regulatory proposal would repeal nine existing regulations related to navigation safety and radiocommunications, consolidate them into one regulation, and transfer some requirements from the *Steering Appliances and Equipment Regulations* to the new Regulations. The proposed Regulations would align these requirements with international standards under Chapter IV and Chapter V of SOLAS, which has been adopted by 174 Member States and 3 Associate Members.

This proposal would also align with the United States/Canada policy change regarding navigating the St. Clair and Detroit rivers. Since November 14, 2012, the restricted speed area currently in place as per the *St. Clair and Detroit River Navigation Safety Regulations* between the Detroit River light and Peche Island light has been reduced in size by relocating the southern point of the restricted speed area from its location at the Detroit River light to a new location at Bar Point light D33.

Increasing AIS carriage requirements would align Canadian regulations with current carriage requirements in the United States and the St. Lawrence Seaway.

Strategic environmental assessment

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

Comme le démontre la section « Analyse de la répartition », le coût par entreprise est relativement faible pour les exigences relatives aux radiobalises de localisation des sinistres. Pour les autres dispositions du projet de règlement, les coûts demeurent relativement faibles et varient selon la taille du bâtiment exploité par l'entreprise.

Pour ces raisons, les options de souplesse ne sont pas envisagées.

Règle du « un pour un »

Ce projet de règlement n'aurait aucune incidence sur les coûts liés au fardeau administratif. Par conséquent, l'élément A de la règle du « un pour un » ne s'appliquerait pas à ce projet de règlement. Selon l'élément B, le projet de règlement représenterait une « SUPPRESSION », car neuf titres seraient abrogés et remplacés par un nouveau règlement (pour un total de huit titres « SUPPRIMÉS »).

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Ce projet de règlement abrogerait neuf règlements actuels applicables à la sécurité de la navigation et aux radiocommunications, les regrouperait en un seul règlement et transférerait certaines des exigences du *Règlement sur les appareils de gouverne* vers le nouveau règlement. Le projet de règlement assurerait donc l'harmonisation de ces exigences avec les normes internationales en vertu des chapitres IV et V de la Convention SOLAS, qui a été adoptée par 174 États membres et 3 membres associés.

Cette proposition s'harmoniserait également avec le changement de politique des États-Unis et du Canada concernant la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit. Depuis le 14 novembre 2012, la zone de vitesse restreinte actuellement en place conformément au *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit* entre le feu de la rivière Détroit et le feu de Peche Island a été réduite en déplaçant le point sud de la zone de vitesse restreinte de son emplacement au feu de la rivière Détroit à un nouvel emplacement au feu D33 à Bar Point.

Le renforcement des exigences relatives à l'installation de SIA harmoniserait la réglementation canadienne avec les exigences actuelles connexes aux États-Unis et dans la voie maritime du Saint-Laurent.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet concernant l'évaluation environnementale de la politique, du plan et des propositions*, une analyse préliminaire a conclu qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

Gender-based analysis plus

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

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The coming into force date of this regulatory proposal would be the day upon which these Regulations are registered, with the exception of the expansion of the AIS carriage requirements, which would come into force one year following the coming into force of these Regulations.

Compliance and enforcement

Compliance and enforcement of these proposed requirements would be addressed nationally through periodical inspections and/or risk-based inspections. The oversight would not entail an increase in resources as most affected vessels are already inspected periodically.

Under the current marine safety inspection regime, all vessels that are 15 gross tonnage (12 m) and greater or are carrying more than 12 passengers are inspected annually. Under the current radio inspection regime, vessels that are 20 m or greater, towboats and vessels that carry more than 12 passengers are inspected periodically. Most of the affected vessels under this regulatory proposal would fall under these inspection regimes. The remaining vessels would be inspected on a risk-based approach.

Contact

Alexandre Lavoie
Senior Marine Safety Inspector
Navigation Safety and Environmental Programs
Marine Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower C, 10th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-952-4425
Fax: 613-993-8196
Email: alexandre.lavoie@tc.gc.ca

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune répercussion selon l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été cernée pour cette proposition.

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

Mise en œuvre

La date d'entrée en vigueur de ce projet de règlement serait la date de l'enregistrement de ce règlement, à l'exception des exigences élargies en matière de transport visant les SIA, qui prendraient effet un an après l'entrée en vigueur de ce règlement.

Conformité et application

La conformité et l'application des exigences proposées seraient assurées à l'échelle nationale au moyen d'inspections périodiques et d'inspections axées sur le risque. La surveillance ne créerait pas une augmentation des ressources, puisque la majorité des bâtiments visés sont déjà inspectés périodiquement.

Dans le contexte de l'actuel régime d'inspection de la sécurité maritime, tous les bâtiments d'une jauge brute de 15 (12 m) et plus qui transportent plus de 12 passagers sont inspectés chaque année. Dans le cadre de l'actuel régime d'inspection des radios, les bâtiments de 20 m ou plus, les remorqueurs et les bâtiments qui transportent plus de 12 passagers sont inspectés périodiquement. La plupart des bâtiments visés par cette proposition de réglementation seraient assujettis à ces régimes d'inspection. Les autres bâtiments seraient inspectés en fonction du degré de risque qu'ils posent.

Personne-ressource

Alexandre Lavoie
Inspecteur principal de la sécurité maritime
Sécurité de la navigation et programmes
environnementaux
Sécurité et sûreté maritimes
Transports Canada
Place de Ville, Tour C, 10^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-952-4425
Télécopieur : 613-993-8196
Courriel : alexandre.lavoie@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsections 35(1)^a, 35.1(1), 120(1), 136(1)^b, 207(1)^c and 274(2) of the *Canada Shipping Act, 2001*^d, subsection 149(1)^e of the *Canada–Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Act*^f, subsection 153(1)^g of the *Canada–Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act*^h and subsection 14(1)ⁱ of the *Canada Oil and Gas Operations Act*^j proposes to make the annexed *Navigation Safety Regulations, 2019*.

Interested persons may make representations concerning the proposed *Navigation Safety Regulations, 2019* within 90 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette, Part I*, and the date of publication of this notice, and be addressed to Alexandre Lavoie, Senior Marine Safety Inspector, Navigation Safety and Environmental Programs, Marine Safety and Security, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 10th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-952-4425; fax: 613-993-8196; email: alexandre.lavoie@tc.gc.ca).

Ottawa, May 30, 2019

Julie Adair
Assistant Clerk of the Privy Council

Navigation Safety Regulations, 2019**Definitions and Interpretation****Definitions**

1 The following definitions apply in these Regulations.

Act means the *Canada Shipping Act, 2001*. (*Loi*)

AIS means an automatic identification system. (*AIS*)

^a S.C. 2012, c. 31, s. 159

^b S.C. 2005, c. 29, s. 18

^c S.C. 2015, c. 3, s. 24(F)

^d S.C. 2001, c. 26

^e S.C. 2015, c. 4, s. 54

^f S.C. 1987, c. 3

^g S.C. 2015, c. 4, s. 90

^h S.C. 1988, c. 28

ⁱ S.C. 2015, c. 4, s. 14

^j R.S., c. O-7; S.C. 1992, c. 35, s. 2

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu des paragraphes 35(1)^a, 35.1(1), 120(1), 136(1)^b, 207(1)^c et 274(2) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^d, du paragraphe 149(1)^e de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador*^f, du paragraphe 153(1)^g de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*^h et du paragraphe 14(1)ⁱ de la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*^j se propose de prendre le *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Alexandre Lavoie, inspecteur principal de la sécurité maritime, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux, Sécurité et sûreté maritimes, ministère des Transports, Place de Ville, tour C, 10^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-952-4425; téléc. : 613-993-8196; courriel : alexandre.lavoie@tc.gc.ca).

Ottawa, le 30 mai 2019

La greffière adjointe du Conseil privé
Julie Adair

Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation**Définitions et interprétation****Définitions**

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

activité de remorquage Activité de remorquer un autre bâtiment ou un objet flottant à l'arrière ou le long de son

^a L.C. 2012, ch. 31, art. 159

^b L.C. 2005, ch. 29, art. 18

^c L.C. 2015, ch. 3, art. 24(F)

^d L.C. 2001, ch. 26

^e L.C. 2015, ch. 4, art. 54

^f L.C. 1987, ch. 3

^g L.C. 2015, ch. 4, art. 90

^h L.C. 1988, ch. 28

ⁱ L.C. 2015, ch. 4, art. 14

^j L.R., ch. O-7; L.C. 1992, ch. 35, art. 2

competent authority means

(a) a government that is a party to the Safety Convention;

(b) a society or association for the classification and registry of vessels recognized by a government referred to in paragraph (a); or

(c) a testing establishment recognized by the Minister or by a government referred to in paragraph (a) as able to determine whether equipment meets applicable standards specified in these Regulations. (*autorité compétente*)

ECDIS means an electronic chart display and information system. (*SVCEI*)

fishing vessel means a vessel engaged in commercial fishing. (*bâtiment de pêche*)

floating plant includes any type of manned barge, scow or similar watercraft that is used for river or harbour improvements, salvage, scientific work, cargo handling, exploration or exploitation of mineral resources, or other similar operations. (*installation flottante*)

Great Lakes Basin means the waters of the Great Lakes, their connecting and tributary waters and the waters of the St. Lawrence River as far as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in the Province of Quebec. (*bassin des Grands Lacs*)

IMO means the International Maritime Organization. (*OMI*)

IEC means the International Electrotechnical Commission. (*CEI*)

international voyage means a voyage between a port in one country and a port in another country, but does not include a voyage solely on the internal waters of Canada and in the Great Lakes Basin. (*voyage international*)

length in respect of a vessel, means the distance measured from the forward end of the foremost outside surface of the hull shell to the aft end of the aftermost outside surface of the hull shell. (*longueur*)

Minister means the Minister of Transport. (*ministre*)

nautical mile means the international nautical mile of 1 852 m. (*mille marin*)

Navigational Warning means an urgent release broadcast or publication by the Canadian Coast Guard to provide marine information. (*Avertissement de navigation*)

Notices to Mariners means the monthly and annual publications published by the Canadian Coast Guard to

bord, ou de pousser un autre bâtiment ou un objet flottant à l'avant. (*towing operation*)

Aides radio à la navigation maritime Les aides radio à la navigation publiées par la Garde côtière canadienne. (*Radio Aids to Marine Navigation*)

AIS Système d'identification automatique. (*AIS*)

Avertissement de navigation Communiqué urgent radiodiffusé ou publié par la Garde côtière canadienne destiné à fournir des renseignements relatifs à la navigation. (*Navigational Warning*)

Avis aux navigateurs Les publications mensuelle et annuelle publiées par la Garde côtière canadienne destinées à fournir des renseignements relatifs à la navigation et des modifications aux cartes et aux publications. (*Notice to Mariners*)

autorité compétente S'entend :

a) d'un gouvernement qui est partie à la Convention sur la sécurité;

b) d'une société ou d'une association de classification et d'immatriculation des bâtiments reconnue par un gouvernement visé à l'alinéa a);

c) d'un établissement de vérification reconnu par le ministre ou un gouvernement visé à l'alinéa a) comme étant en mesure de décider si l'équipement répond à des normes applicables spécifiées au présent règlement. (*competent authority*)

bassin des Grands Lacs Les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communicantes, ainsi que les eaux du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert à Montréal, dans la province de Québec. (*Great Lakes Basin*)

bâtiment à passagers Bâtiment transportant plus de douze passagers. (*passenger vessel*)

bâtiment de pêche Bâtiment employé à la pêche commerciale. (*fishing vessel*)

bâtiment remorqueur Bâtiment effectuant une activité de remorquage. (*towboat*)

CEI La Commission électrotechnique internationale. (*IEC*)

Convention sur la sécurité La *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* mentionnée à l'annexe 1 de la Loi. (*Safety Convention*)

installation flottante S'entend notamment de tout type de chaland, de gabarre et d'embarcation semblable, avec

provide marine information and corrections to nautical charts and publications. (*Avis aux navigateurs*)

passenger vessel means a vessel that carries more than 12 passengers. (*bâtiment à passagers*)

person in charge of the deck watch means a person who has immediate charge of the navigation, manoeuvring, or operation of a vessel, but does not include a pilot. (*officier de quart à la passerelle*)

Radio Aids to Marine Navigation means the radio aids to marine navigation published by the Canadian Coast Guard. (*Aides radio à la navigation maritime*)

routing system has the same meaning as in subsection 1(1) of the *Collision Regulations*. (*système d'organisation du trafic*)

Safety Convention means the *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974* listed in Schedule 1 of the Act. (*Convention sur la sécurité*)

SOLAS means the Safety Convention and the protocol of 1988 relating to the Convention. (*SOLAS*)

towboat means a vessel that is engaged in a towing operation. (*bâtiment remorqueur*)

towing operation means the activity of towing another vessel or a floating object astern or alongside or pushing another vessel or a floating object ahead. (*activité de remorquage*)

Interpretation — classes of voyages

2 (1) A reference to a class of voyage is a reference to that class as defined in section 1 of the *Vessel Certificates Regulations*.

Composite unit

(2) For the purpose of these Regulations, a rigidly connected composite unit of a pushing vessel and pushed vessel, when designed as a dedicated and integrated tug-and-barge combination, is considered as a single vessel that is not a towboat, the size of which is the aggregate of the two vessels composing the unit.

équipage, affectés à des travaux d'amélioration des cours d'eau ou des ouvrages portuaires, à la récupération d'épaves, à des travaux scientifiques, à la manutention de cargaison, à la prospection ou à l'exploitation des ressources minières ou à d'autres activités semblables. (*floating plant*)

Loi La Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. (*Act*)

longueur S'agissant d'un bâtiment, la distance mesurée de l'extrémité avant de la surface externe la plus avancée de la coque jusqu'à l'extrémité arrière de la surface externe la plus reculée de la coque. (*length*)

mille marin Le mille marin international de 1 852 m. (*nautical mile*)

ministre Le ministre des Transports. (*Minister*)

officier de quart à la passerelle Toute personne, à l'exclusion d'un pilote, directement responsable de la navigation, de la manœuvre ou de l'exploitation d'un bâtiment. (*person in charge of the deck watch*)

OMI L'Organisation maritime internationale. (*IMO*)

SOLAS La Convention sur la sécurité et le Protocole de 1988 relatif à la Convention. (*SOLAS*)

SVCEI Système de visualisation des cartes électroniques et d'information. (*ECDIS*)

système d'organisation du trafic S'entend au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les abordages*. (*routing system*)

voyage international Voyage à partir d'un port d'un État à un port d'un autre État. La présente définition exclut les voyages effectués exclusivement dans les eaux intérieures du Canada et dans le bassin des Grands Lacs. (*international voyage*)

Interprétation — classes de voyages

2 (1) Tout renvoi à une classe de voyage s'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de bâtiment*.

Unité composite

(2) Pour l'application du présent règlement, une unité composite reliée par un lien rigide et formée par un bâtiment pousseur et un bâtiment poussé est considérée comme un seul bâtiment qui n'est pas un bâtiment remorqueur, dont les dimensions correspondent au total des deux bâtiments qui la composent, lorsqu'elle est conçue pour constituer un ensemble pousseur-barge spécialisé et intégré.

Incorporated documents — amended from time to time

(3) Except in the case of the resolution referred to in column 2 of subitem 18(a) of Schedule 1, any reference in the Regulations to a document is a reference to the document as amended from time to time.

Incorporated documents — meaning of “should”

(4) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference into these Regulations, “should” is to be read as “must” and recommendations are to be considered mandatory.

Incorporated documents — meaning of “ship”

(5) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference into these Regulations, “ship” is to be read as “vessel”.

Exclusion of certain phrases from incorporated documents

(6) A reference in these Regulations to an incorporated document is to be interpreted as excluding the expressions “at the discretion of the Administration”, “in the opinion of the Administration”, “other means”, “satisfactory to the Administration”, “to the satisfaction of the Administration”, and “unless the Administration decides otherwise”, including any necessary adaptations to these expressions found in the document.

Interpretation — date of construction of a vessel

(7) For the purpose of these Regulations, a vessel is constructed on the earliest of

- (a)** the day on which its keel is laid;
- (b)** the day on which construction identifiable with a specific vessel begins; and
- (c)** the day on which the assembly of the vessel has reached the lesser of 50 tonnes and 1% of the estimated mass of all structural material of the vessel.

Definition of “vessel” under the Act

3 For the purposes of these Regulations, barges that are not self-propelled are prescribed as a class of floating object that is excluded from the definition vessel in section 2 of the Act.

[4 to 99 reserved]

Documents incorporés — renvoi dynamique

(3) Sauf relativement à la résolution visée à la colonne 2 de l’alinéa 18a) de l’annexe 1, tout renvoi dans le présent règlement à un document constitue un renvoi au document avec ses modifications successives.

Documents incorporés — sens de « devrait »

(4) Pour l’interprétation des documents incorporés par renvoi dans le présent règlement, « devrait » vaut mention de « doit » et les recommandations ont force obligatoire.

Documents incorporés — sens de « navire »

(5) Pour l’interprétation des documents incorporés par renvoi dans le présent règlement, « navire » vaut mention de « bâtiment ».

Exclusion de certaines mentions dans les documents incorporés

(6) Tout renvoi dans le présent règlement à un document incorporé par renvoi doit être interprété comme excluant les mentions « à la discrétion de l’Administration », « à la satisfaction de l’Administration », « à moins que l’Administration n’en décide autrement », « autres moyens », « de l’avis de l’Administration » et « jugé satisfaisant par l’Administration », y compris leurs adaptations grammaticales, qui figurent dans ces documents.

Interprétation — date de construction d’un bâtiment

(7) Pour l’application du présent règlement, un bâtiment est construit à la première des dates suivantes :

- a)** le jour où sa quille est posée;
- b)** le jour où la construction identifiable d’un bâtiment donné commence;
- c)** le jour où le montage du bâtiment atteint la plus petite des valeurs suivantes : 50 tonnes ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure du bâtiment.

Définition de « bâtiment » dans la Loi

3 Pour l’application du présent règlement, les chalands non autopropulsés sont des objets flottants exclus de la définition de « bâtiment » à l’article 2 de la Loi.

[4 à 99 réservés]

PART 1**Navigation Safety****Application**

100 This Part applies in respect of the following vessels:

- (a) Canadian vessels everywhere; and
- (b) vessels in Canadian waters that are not Canadian vessels.

Compliance

101 Except as otherwise provided, the authorized representative of a vessel must ensure that the requirements of this Part are met in respect of the vessel.

DIVISION 1**General Requirements****General requirement**

102 (1) Unless under *force majeure* or to save life or property, no master of a vessel may make any voyage if the vessel is not fitted with the equipment required by this Part.

Effective operating condition

(2) A master of a vessel and its authorized representative must take all reasonable steps to ensure that the equipment required by this Part is installed, tested and maintained in a manner that ensures it is in effective operating condition.

Restoring to effective operating condition

(3) If any equipment required by this Part ceases to be in effective operating condition, the master of the vessel must, as soon as possible, restore the equipment to an effective operating condition.

Voyage to a port to restore to effective operating condition

(4) If the vessel is in a port where repair facilities to restore the equipment to an effective operating condition are not readily available, the master must plan and execute a safe voyage to a port where such facilities are available, taking into account the fact that the equipment is not in effective operating condition.

Maintenance record

103 (1) Every Canadian vessel of 150 gross tonnage or more that is engaged on an international voyage and every Canadian vessel of 500 gross tonnage or more must retain on board a maintenance record for the equipment required by this Part that shows all periodic testing and servicing,

PARTIE 1**Sécurité de la navigation****Application**

100 La présente partie s'applique aux bâtiments suivants :

- a) les bâtiments canadiens, où qu'ils soient;
- b) les bâtiments se trouvant dans les eaux canadiennes qui ne sont pas des bâtiments canadiens.

Conformité

101 Sauf disposition contraire, le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que les exigences de la présente partie soient respectées à l'égard du bâtiment.

SECTION 1**Exigences générales****Exigence générale**

102 (1) Sauf dans les cas de force majeure ou pour sauver des personnes ou des biens, le capitaine d'un bâtiment ne peut effectuer un voyage que si le bâtiment est muni de l'équipement exigé par la présente partie.

Bon état de fonctionnement

(2) Le capitaine d'un bâtiment et son représentant autorisé prennent toutes les mesures raisonnables afin que l'équipement exigé en vertu de la présente partie soit installé, mis à l'essai et entretenu de façon à assurer son bon état de fonctionnement.

Remise en bon état de fonctionnement

(3) Si l'équipement exigé en vertu de la présente partie cesse d'être en bon état de fonctionnement, le capitaine du bâtiment le remet dans cet état dès que possible.

Voyage vers un port pour remise en bon état de fonctionnement

(4) Lorsque le bâtiment se trouve dans un port dans lequel aucune installation de réparation n'est facilement accessible pour remettre l'équipement dans un bon état de fonctionnement, le capitaine planifie et exécute un voyage sûr vers un port où des installations de réparation sont facilement accessibles en tenant compte du fait que l'équipement n'est pas en bon état de fonctionnement.

Registre d'entretien

103 (1) À bord de tout bâtiment canadien d'une jauge brute de 150 ou plus effectuant un voyage international et de tout bâtiment canadien d'une jauge brute de 500 ou plus, un registre d'entretien pour l'équipement exigé en vertu de la présente partie est conservé, dans lequel

all defects, repairs and parts replacements and the dates and locations of each event and the personnel involved.

Manuals and spare parts

(2) Every vessel fitted with equipment in accordance with this Part must carry on board the manufacturer's operating and maintenance manuals for that equipment, and the spare parts that the manufacturer or the manuals recommend.

Exception — spare parts

(3) Despite subsection (2), when a vessel is engaged on a voyage in sheltered waters, it may carry parts, including fuses and lamps, that can be used as spare parts for installation by non-technical personnel, instead of the spare parts that the manufacturer or the operating and maintenance manuals recommend.

Standards

104 (1) Every equipment referred to in column 1 of Schedule 1 with which a vessel of 150 gross tonnage or more is fitted to comply with this Part and every AIS must be type approved by a competent authority as conforming to the following standards:

(a) the performance standards in the Annex to IMO Resolution A.694(17), *General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for Electronic Navigational Aids*;

(b) the testing standards in IEC 60945, *Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems — General Requirements — Methods of Testing and Required Test Results*; and

(c) subject to subsection (2), every standard set out in columns 2 to 4 of Schedule 1 for the equipment.

Exception — equivalent standard

(2) The equipment may be type approved by a competent authority as conforming to a standard that provides a level of safety that is equivalent to or higher than that of a standard for that equipment required under paragraph (1)(c).

Proof of type approval

(3) The type approval referred to in subsection (1) must be proved by either of the following issued by the competent authority:

(a) a label that is securely affixed to the equipment in a readily visible location; or

figurent les activités périodiques de mise à l'essai et d'entretien courant, les défauts, les réparations et le remplacement de pièces, ainsi que les dates et les lieux de chaque événement et le personnel impliqué dans ces événements.

Manuels et pièces de rechange

(2) Les bâtiments munis de l'équipement exigé en vertu de la présente partie doivent avoir à bord les manuels d'exploitation et d'entretien du fabricant relatifs à cet équipement et les pièces de rechange recommandées par le fabricant ou ces manuels.

Exception — pièces de rechange

(3) Malgré le paragraphe (2), lorsqu'un bâtiment effectue un voyage en eaux abritées, il peut avoir à bord les pièces, notamment les fusibles et les lampes, pouvant être installées comme pièces de rechange par du personnel non technique, au lieu des pièces de rechange recommandées par le fabricant ou les manuels d'exploitation et d'entretien.

Normes

104 (1) L'équipement visé à la colonne 1 de l'annexe 1 dont un bâtiment d'une jauge brute de 150 ou plus doit être muni en vertu de la présente partie et tout AIS doivent être d'un type approuvé par une autorité compétente attestant de leur conformité aux normes suivantes :

a) la norme de fonctionnement de l'annexe de la résolution A.694(17) de l'OMI intitulée *Prescriptions générales applicables au matériel radioélectrique de bord faisant partie du système mondial de détresse et de sécurité en mer et aux aides électroniques à la navigation*;

b) la norme d'essai CEI 60945, intitulée *Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Spécifications générales — Méthodes d'essai et résultats exigibles*;

c) sous réserve du paragraphe (2), les normes prévues aux colonnes 2 à 4 de l'annexe 1 en regard de cet équipement.

Exception — normes équivalentes

(2) L'équipement peut être d'un type approuvé par une autorité compétente attestant de sa conformité à une norme offrant un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui de la norme exigée en vertu de l'alinéa (1)c) en regard de cet équipement.

Preuve d'approbation type

(3) La preuve du type approuvé visé au paragraphe (1) est établie par l'un des documents ci-après, délivré par l'autorité compétente :

a) une étiquette fixée solidement à l'équipement à un endroit facilement visible;

(b) a document that is kept in a readily accessible location on board the vessel.

English or French translation

(4) If the label or document referred to in subsection (3) is written in a language other than English or French, it must be accompanied by an English or French translation.

Equipment that is not required

(5) Subsections (1) to (4) apply in respect of equipment that is fitted on a vessel, other than a fishing vessel, even if the equipment is not required to be fitted on the vessel by this Part, if

- (a)** performance standards for that equipment are specified in Schedule 1;
- (b)** the vessel is of 500 gross tonnage or more and is engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage; and
- (c)** the equipment was fitted on or after July 1, 2002;

Grandfathering

(6) Paragraphs (1)(b) and (c) and subsections (2) to (4) do not apply to equipment referred to in column 1 of Schedule 2 that was fitted before July 1, 2002, if the equipment is of a type approved by a competent authority as conforming to the following standards:

- (a)** the performance standards in the Annex to IMO Resolution A.281(VIII), *Recommendation on General Requirements for Electronic Navigational Aids*; and
- (b)** the standards set out in column 2 of Schedule 2 for that equipment.

Section 112 of the Act – shore station

105 (1) The authority on shore that must be notified of a direct danger to navigation in accordance with section 112 of the Act is the shore station for the area in which the vessel is navigating.

Required information

(2) A master who gives notice under section 112 of the Act to all vessels in the vicinity and the shore station for the area must give the notice in accordance with the procedures of Section A5 of the annual edition of the Notices to Mariners, entitled Navigation Safety.

b) un document conservé à un endroit facilement accessible à bord du bâtiment.

Traduction anglaise ou française

(4) L'étiquette ou le document visé au paragraphe (3) rédigé dans une autre langue que l'anglais ou le français doit être accompagné d'une traduction française ou anglaise.

Équipement non exigé

(5) Les paragraphes (1) à (4) s'appliquent à l'équipement à bord d'un bâtiment, autre qu'un bâtiment de pêche, même si celui-ci ne doit pas en être muni en vertu de la présente partie, si, à la fois :

- a)** des normes de fonctionnement sont prévues à l'annexe 1 pour cet équipement;
- b)** le bâtiment est d'une jauge brute de 500 ou plus et effectue un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées;
- c)** le bâtiment en a été muni le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date.

Droits acquis

(6) Les alinéas (1)b) et c) et les paragraphes (2) à (4) ne s'appliquent pas à l'équipement visé à la colonne 1 de l'annexe 2 dont un bâtiment était muni avant le 1^{er} juillet 2002 si l'équipement est d'un type approuvé par une autorité compétente attestant de sa conformité aux normes suivantes :

- a)** la norme de fonctionnement de l'annexe de la résolution A.281(VIII) de l'OMI intitulée *Recommendation on General Requirements for Electronic Navigational Aids*;
- b)** les normes prévues à la colonne 2 de l'annexe 2 en regard de cet équipement.

Article 112 de la Loi – stations côtières

105 (1) Les autorités côtières qui doivent être avisées sur les dangers de la navigation en conformité avec l'article 112 de la Loi sont les stations côtières de la zone où le bâtiment navigue.

Renseignement exigé

(2) Le capitaine qui avise les bâtiments dans le voisinage et les autorités côtières en conformité avec l'article 112 de la Loi le fait conformément aux procédures de la partie A5 de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs intitulée Sécurité des navires.

DIVISION 2**Equipment Required for Vessels Subject to Chapter V of SOLAS****Application**

106 (1) The following vessels are subject to this Division:

- (a) Canadian vessels that are 150 gross tonnage or more and that are engaged on an international voyage;
- (b) Canadian vessels that are 500 gross tonnage or more; and
- (c) foreign vessels to which Chapter V of SOLAS applies.

Application – exceptions

(2) Despite subsection (1), this Division does not apply to the following Canadian vessels:

- (a) fishing vessels;
- (b) cable ferries;
- (c) pleasure crafts; or
- (d) vessels operating exclusively in the waters of the Great Lakes, their connecting and tributary waters, and the waters of the St. Lawrence River as far seaward as a straight line drawn
 - (i) from Cap-des-Rosiers, in the Province of Quebec, to West Point, Anticosti Island, in the Province of Quebec, and
 - (ii) from Anticosti Island, in the Province of Quebec, to the north shore of the St. Lawrence River along a meridian of longitude 63°W.

Compliance

107 (1) Subject to subsections (2) to (5), an authorized representative of a vessel must ensure that the following requirements are met in respect of the vessel:

- (a) for a Canadian vessel, the requirements of regulations 15 to 19 and 20 to 35 of Chapter V of SOLAS, except the requirements of regulation 19.2.4; and
- (b) for a foreign vessel, the requirements of Chapter V of SOLAS.

Regulation 18 of Chapter V of SOLAS – type approval

(2) For the purpose of this section, the words “type approved by the Administration” used in Regulation 18 of Chapter IV of SOLAS must be read as “type approved by a

SECTION 2**Équipement exigé pour les bâtiments assujettis au chapitre V de SOLAS****Application**

106 (1) La présente section s’applique aux bâtiments suivants :

- a) les bâtiments canadiens d’une jauge brute de 150 ou plus qui effectuent un voyage international;
- b) les bâtiments canadiens d’une jauge brute de 500 ou plus;
- c) les bâtiments étrangers auxquels s’applique le chapitre V de SOLAS.

Application – exceptions

(2) Malgré le paragraphe (1), la présente section ne s’applique pas aux bâtiments canadiens suivants :

- a) les bâtiments de pêche;
- b) les bacs à câble;
- c) les embarcations de plaisance;
- d) les bâtiments exploités exclusivement dans les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communicantes, ainsi que dans les eaux du fleuve Saint-Laurent jusque dans les eaux limitées vers la mer par une ligne droite tirée :
 - (i) d’une part, de Cap-des-Rosiers, dans la province de Québec, jusqu’à Pointe Ouest sur l’île d’Anticosti, dans la province de Québec,
 - (ii) d’autre part, de l’île d’Anticosti, dans la province de Québec, à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude 63° O.

Conformité

107 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (5), le représentant autorisé d’un bâtiment veille à ce que les exigences suivantes soient respectées à l’égard de ce bâtiment :

- a) s’agissant d’un bâtiment canadien, les exigences des règles 15 à 19 et 20 à 35 du chapitre V de SOLAS, sauf celles de la règle 19.2.4;
- b) s’agissant d’un bâtiment étranger, les exigences du chapitre V de SOLAS.

Règle 18 du chapitre V de SOLAS – type approuvé

(2) Pour l’application du présent article, la mention « type approuvé par l’Administration » figurant à la règle 18 du chapitre V de SOLAS vaut mention de « type approuvé par

competent authority” when the requirements apply in respect of a Canadian vessel.

Exception — Regulation 18.9 of Chapter V of SOLAS

(3) A Canadian vessel of 500 gross tonnage or more must comply with the requirement of Regulation 18.9 of Chapter V of SOLAS only if it is engaged on an international voyage.

Exception — Regulation 19.2.2.3 of Chapter V of SOLAS

(4) The requirements set out in Regulation 19.2.2.3 of Chapter V of SOLAS do not apply in respect of ferries travelling on voyages of less than five nautical miles.

Exception — Regulation 19.2.7.1 of Chapter V of SOLAS

(5) For the purposes of this section, Regulation 19.2.7.1 of Chapter V of SOLAS must be read without reference to “or, where considered appropriate by the Administration, a second 9 GHz radar”.

DIVISION 3

Navigation Equipment Required for Other Vessels

Non-application

108 This Division does not apply in respect of

(a) a vessel that is subject to the requirements of Division 2;

(b) a vessel constructed before July 1, 2002 that conforms to the requirements of Part 2 of the *Navigation Safety Regulations* as they read on the day before the day on which this section came into force, and, if the vessel is of 150 gross tonnage or more that is fitted with equipment referred to in column 1 of Schedule 2 before July 1, 2002, whose equipment is of a type approved by a competent authority as conforming to the following standards:

(i) the performance standards in the Annex to IMO Resolution A.281(VIII), *Recommendation on General Requirements for Electronic Navigational Aids*,

(ii) the performance standards in the Annex to IMO Resolution A.694(17), *General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for Electronic Navigational Aids*, and

(iii) the standards set out in column 2 of Schedule 2 for that equipment; and

une autorité compétente » lorsque l'exigence s'applique à un bâtiment canadien.

Exception — règle 18.9 du chapitre V de SOLAS

(3) Les bâtiments canadiens d'une jauge brute de 500 ou plus doivent se conformer à la règle 18.9 du chapitre V de SOLAS seulement s'ils effectuent un voyage international.

Exception — règle 19.2.2.3 du chapitre V de SOLAS

(4) Les exigences de la règle 19.2.2.3 du chapitre V de SOLAS ne s'appliquent pas aux traversiers qui effectuent des voyages de moins de cinq mille marins.

Exception — règle 19.2.7.1 du chapitre V de SOLAS

(5) Pour l'application du présent article, la règle 19.2.7.1 du chapitre V de SOLAS doit être interprétée comme excluant la mention « ou si l'Administration le juge approprié, d'un deuxième radar à 9 GHz ».

SECTION 3

Équipement exigé pour les autres bâtiments

Non-application

108 La présente section ne s'applique pas à l'égard des bâtiments suivants :

a) les bâtiments assujettis aux exigences de la section 2;

b) les bâtiments construits avant le 1^{er} juillet 2002 conformes aux exigences de la partie 2 du *Règlement sur la sécurité de la navigation* dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent article et, s'il s'agit d'un bâtiment d'une jauge brute de 150 ou plus qui étaient munis d'équipement visé à la colonne 1 de l'annexe 2 avant le 1^{er} juillet 2002 si cet équipement est d'un type approuvé par une autorité compétente attestant de la conformité de l'équipement aux normes suivantes :

(i) la résolution A.281(VIII) de l'OMI intitulée *Recommendation on General Requirements for Electronic Navigational Aids*,

(ii) la résolution A.694(17) de l'OMI intitulée *Prescriptions générales applicables au matériel radioélectrique de bord faisant partie du système mondial de détresse et de sécurité en mer et aux aides électroniques à la navigation*,

(iii) les normes prévues à la colonne 2 de l'annexe 2 en regard de cet équipement;

(c) a foreign vessel that is a fishing vessel and that has on board documentation issued by the government of the state whose flag the vessel is entitled to fly certifying that the vessel conforms to the requirements of Chapter X of the *Torremolinos Protocol of 1993* relating to the *Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels 1977*.

Standard magnetic compass

109 (1) Every vessel, except a vessel of 8 m or less in length that is navigated within sight of navigation marks and except a cable ferry, must be fitted with a standard magnetic compass, independent of any power supply, that can be used to determine the vessel's heading and to display the reading at the main steering position.

Exception — vessels less than 150 gross tonnage

(2) Despite subsection (1), a vessel that is less than 150 gross tonnage may be fitted, instead of with a standard magnetic compass, with

- (a) a steering magnetic compass, if the vessel is not engaged on an international voyage; or
- (b) a steering magnetic compass and a gyro-compass, if the vessel is engaged on an international voyage.

Exception — vessels between 150 and 500 gross tonnage

(3) Despite subsection (1), a vessel that is 150 gross tonnage or more but less than 500 gross tonnage may be fitted, instead of with a standard magnetic compass, with

- (a) a steering magnetic compass, if the vessel is engaged on a sheltered waters voyage or a near coastal voyage, Class 2, and if the voyage is not an international voyage; or
- (b) a steering magnetic compass and a gyro-compass, if the vessel is engaged on a near coastal voyage, Class 1, an unlimited voyage or an international voyage.

Means of correction

(4) With the exception of pleasure crafts of less than 150 gross tonnage, all vessels fitted with a magnetic compass must be fitted with a means of correcting heading and bearings to true at all times.

Means of communication

(5) Every vessel on which a standard magnetic compass is fitted must be fitted with a means of communication between the standard magnetic compass position and the position from which the vessel is normally navigated.

(c) les bâtiments de pêche étrangers ayant à bord un document délivré par le gouvernement de l'État sous le pavillon duquel ils sont habilités à naviguer attestant qu'ils sont conformes au chapitre X du *Protocole de Torremolinos de 1993* relatif à la *Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de 1977*.

Compas-étalon magnétique

109 (1) À l'exception des bâtiments de huit mètres ou moins navigant en vue d'amers et des bacs à câble, les bâtiments doivent être munis d'un compas-étalon magnétique indépendant de toute source d'alimentation en énergie et permettant de déterminer le cap du bâtiment et de l'afficher au poste de gouverne principal.

Exception — bâtiments d'une jauge brute de moins de 150

(2) Malgré le paragraphe (1), les bâtiments d'une jauge brute de moins de 150 peuvent être munis de l'équipement ci-après, selon le cas, au lieu d'un compas-étalon magnétique :

- a) un compas de route magnétique, s'ils n'effectuent pas un voyage international;
- b) un compas de route magnétique et un gyrocompas, s'ils effectuent un voyage international.

Exception — bâtiments d'une jauge brute entre 150 et 500

(3) Malgré le paragraphe (1), les bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus, mais de moins de 500, peuvent être munis de l'équipement ci-après, selon le cas, au lieu d'un compas-étalon magnétique :

- a) un compas de route magnétique, s'ils effectuent un voyage en eaux abritées ou un voyage à proximité du littoral, classe 2, et qui n'est pas un voyage international;
- b) un compas de route magnétique et un gyrocompas, s'ils effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 1, un voyage illimité ou un voyage international.

Moyens de correction

(4) À l'exception des embarcations de plaisance d'une jauge brute de moins de 150, les bâtiments munis d'un compas magnétique doivent être munis de moyens permettant, en tout temps, de faire des corrections pour obtenir le cap et le relèvement vrais.

Moyens de communication

(5) Les bâtiments munis d'un compas-étalon magnétique doivent être munis d'un moyen de communication entre le poste du compas-étalon magnétique et le poste d'où le bâtiment est habituellement gouverné.

Sound reception systems

110 Every vessel that has a totally enclosed bridge must be fitted with a sound-reception system that can be used to enable the person in charge of the deck watch to hear sound signals and determine their direction.

Means of communicating information

111 Every vessel with an emergency steering position must be fitted with a telephone that can be used to communicate heading information to that position.

Vessels of 150 gross tonnage or more

112 (1) Every vessel of 150 gross tonnage or more must be fitted with the following equipment:

- (a)** a receiver for a global navigation satellite system referred to in column 1 of item 8 of Schedule 1 that can be used at all times throughout the intended voyage to establish and update the vessel's position by electronic means;
- (b)** a pelorus or compass bearing device, independent of any power supply, that can be used to take bearings over an arc of the horizon of 360°, when it is engaged on a near coastal voyage, Class 1, an unlimited voyage or an international voyage;
- (c)** a spare magnetic compass that is interchangeable with the magnetic compass required by section 109; and
- (d)** a daylight signalling lamp that can be used to communicate by light signals during the day and during the night using a source of electrical power not solely dependent on the vessel's power supply, while the vessel is engaged on an international voyage.

Exception

(2) Despite paragraph (1)(a), a vessel may be fitted with a receiver for a global navigation satellite system that is not referred to in column 1 of item 8 of Schedule 1 if

- (a)** the receiver provides a level of safety that is equivalent to or higher than that of the receivers set out in column 1 of item 8 of Schedule 1;
- (b)** there are IMO performance standards and IEC test standards that apply to the receiver; and
- (c)** the receiver has been type approved by a competent authority as meeting those standards.

Dispositifs de réception de signaux sonores

110 Les bâtiments dont la passerelle est totalement fermée doivent être munis d'un dispositif de réception des signaux sonores permettant à l'officier de quart à la passerelle d'entendre les signaux sonores et d'en déterminer la direction.

Moyens de communication

111 Les bâtiments munis d'un poste de gouverne d'urgence doivent être muni d'un téléphone permettant de communiquer des renseignements sur le cap au poste de gouverne d'urgence.

Bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus

112 (1) Les bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus doivent être munis de l'équipement suivant :

- a)** un récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système mondial de navigation par satellite visé à la colonne 1 de l'article 8 de l'annexe 1 permettant en tout temps au cours du voyage prévu de déterminer et de corriger la position du bâtiment par des moyens électroniques;
- b)** un taximètre ou un dispositif de relèvement au compas indépendants de toute source d'alimentation en énergie, permettant de prendre des relèvements sur un arc de l'horizon de 360°, lorsqu'ils effectuent un voyage international, un voyage à proximité du littoral, classe 1 ou un voyage illimité;
- c)** un compas magnétique de rechange qui est interchangeable avec le compas magnétique exigé par l'article 109;
- d)** un fanal de signalisation de jour permettant de communiquer, de jour comme de nuit, au moyen de signaux lumineux alimentés par une source d'énergie électrique ne dépendant pas uniquement de l'alimentation en énergie du bâtiment, lorsqu'ils effectuent un voyage international.

Exception

(2) Malgré l'alinéa (1)a), les bâtiments peuvent être munis d'un récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système mondial de navigation par satellite qui n'est pas visé à la colonne 1 de l'article 8 de l'annexe 1 si les exigences suivantes sont respectées :

- a)** le récepteur offre un niveau de sécurité équivalent ou supérieur aux récepteurs visés à la colonne 1 de l'article 8 de l'annexe 1;
- b)** une norme de fonctionnement de l'OMI et une norme d'essai de la CEI s'appliquent à l'égard du récepteur;
- c)** le récepteur a reçu l'approbation type d'une autorité compétente attestant qu'il est conforme à ces normes.

Vessels of 300 gross tonnage or more

113 Every vessel of 300 gross tonnage or more must be fitted with the following equipment:

- (a) echo-sounding equipment that can be used to measure and display the available depth of water;
- (b) a 9-GHz radar that can be used to determine and display the range and bearing of radar transponders and of other surface craft, obstructions, buoys, shorelines and navigational marks;
- (c) unless it is engaged on a sheltered waters voyage, a speed-and-distance measuring device that can be used to indicate speed and distance travelled through the water; and
- (d) if the vessel is less than 500 gross tonnage,
 - (i) an electronic plotting aid that can be used to electronically plot the range and bearing of targets, an automatic tracking aid that can be used to automatically plot the range and bearing of targets in order to determine collision risk, or an automatic radar plotting aid that can be used to automatically plot the range and bearing of at least 20 targets and that is connected to a device that can be used to indicate speed and distance travelled through the water, and
 - (ii) a transmitting heading device or a gyro-compass that can be used to transmit heading information for input to the equipment referred to in paragraph (b) and subparagraph (i).

Vessels of 500 gross tonnage or more

114 Every vessel of 500 gross tonnage or more must be fitted with the following equipment:

- (a) rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicators, or other means that can be used to determine and display, in a manner readable from the conning position, the rudder angle, propeller revolutions, the force and direction of thrust and, if applicable, the force and direction of lateral thrust and the pitch and operational mode of the propellers;
- (b) an automatic tracking aid that can be used to automatically plot the range and bearing of targets in order to determine collision risk, or an automatic radar plotting aid that can be used to automatically plot the range and bearing of at least 20 targets and that is connected to a device that can be used to indicate speed and distance travelled through the water; and

Bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus

113 Les bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus doivent être munis de l'équipement suivant :

- a) du matériel de sondage par écho permettant de mesurer et d'afficher la profondeur d'eau disponible;
- b) un radar à 9 GHz permettant de déterminer et d'afficher la distance et le relèvement des répondeurs radar et d'autres engins de surface, ainsi que des obstacles, bouées, lignes de côtes et amers;
- c) un appareil de mesure de la vitesse et de la distance permettant de donner la vitesse et la distance parcourue sur l'eau, sauf s'ils effectuent un voyage en eaux abritées;
- d) s'agissant d'un bâtiment d'une jauge brute de moins de 500 :
 - (i) une aide de pointage électronique, permettant d'indiquer électroniquement la distance et le relèvement des cibles, une aide de poursuite automatique permettant d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement de cibles pour déterminer les risques d'abordage ou une aide de pointage radar automatique qui permet d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement d'au moins 20 cibles et qui est relié à un dispositif permettant d'indiquer la vitesse et la distance parcourue sur l'eau,
 - (ii) un indicateur du cap à transmission ou un gyro-compass permettant de transmettre à l'équipement visé à l'alinéa b) et au sous-alinéa (i) des renseignements d'entrée sur le cap.

Bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus

114 Les bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus doivent être munis de l'équipement suivant :

- a) des indicateurs d'angle de barre, de l'hélice, de la poussée et du pas de l'hélice, ainsi que du mode de fonctionnement de l'hélice permettant de déterminer et d'afficher lisiblement, depuis le poste de commandement, l'angle de barre, le nombre de tours des hélices, la force et le sens de la poussée et, le cas échéant, la force et le sens de la poussée latérale, ainsi que le pas et le mode de fonctionnement des hélices;
- b) une aide de poursuite automatique permettant d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement de cibles pour déterminer les risques d'abordage ou une aide de pointage radar automatique qui permet d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement d'au moins 20 cibles et qui est relié à un dispositif

(c) in the case of a vessel engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage,

(i) a gyro-compass, that can be used to determine and display its heading by shipborne non-magnetic means and to transmit heading information for input to the equipment referred to in paragraphs (b) and 113(b) and, if applicable, paragraph 116(a),

(ii) a gyro-compass heading repeater that can be used to visually supply heading information at the emergency steering position, if such position is on board,

(iii) a gyro-compass bearing repeater that can be used to take bearings over an arc of the horizon of 360°, using the gyro-compass referred to in subparagraph (i), or as close as possible to 360° if the vessel is of less than 1 600 gross tonnage, and

(iv) a daylight signalling lamp that can be used to communicate by light signals during the day and during the night using a source of electrical power not solely dependent on the vessel's power supply.

Vessels of 3 000 gross tonnage or more

115 Every vessel of 3 000 gross tonnage or more must be fitted with the following equipment:

(a) a 3-GHz or 9-GHz radar in addition to and functionally independent of the radar required under paragraph 113(b), that can be used to determine and display the range and bearing of other surface craft, obstructions, buoys, shorelines and navigational marks; and

(b) in the case of a vessel of less than 10 000 gross tonnage, an automatic tracking aid that can be used to automatically plot the range and bearing of targets in order to determine collision risk, or an automatic radar plotting aid that can be used to automatically plot the range and bearing of at least 20 targets and that is connected to a device that can be used to indicate speed and distance travelled through the water, in addition to and functionally independent of the automatic tracking aid or automatic radar plotting aid required under paragraph 114(b).

permettant d'indiquer la vitesse et la distance parcourue sur l'eau;

c) s'agissant d'un bâtiment qui effectue un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées :

(i) un gyrocompas permettant de déterminer et d'afficher les renseignements sur le cap par des moyens amagnétiques de bord et de transmettre à l'équipement visé aux alinéas b) et 113b) et, le cas échéant, à l'alinéa 116a) des renseignements d'entrée sur le cap,

(ii) un répétiteur du cap déterminé au gyrocompas permettant de fournir visuellement des renseignements sur le cap au poste de gouverne d'urgence, s'il y a un tel poste à bord du bâtiment,

(iii) un répétiteur du relèvement au gyrocompas permettant de prendre des relèvements sur un arc de l'horizon de 360° à l'aide du gyrocompas visé au sous-alinéa (i), ou qui se rapproche le plus possible de 360° si le bâtiment a une jauge brute de moins de 1 600,

(iv) un fanal de signalisation de jour permettant de communiquer, de jour comme de nuit, au moyen de signaux lumineux alimentés par une source d'énergie électrique ne dépendant pas uniquement de l'alimentation en énergie du bâtiment.

Bâtiments d'une jauge brute de 3 000 ou plus

115 Les bâtiments d'une jauge brute de 3 000 ou plus doivent être munis de l'équipement suivant :

a) un radar à 3 GHz ou un radar à 9 GHz qui s'ajoute au radar exigé en vertu de l'alinéa 113b) et dont le fonctionnement est indépendant de celui-ci, permettant de déterminer et d'afficher la distance et le relèvement d'autres engins de surface, des obstacles, bouées, lignes de côtes et amers;

b) s'agissant d'un bâtiment d'une jauge brute de moins de 10 000, une aide de poursuite automatique ou une aide de pointage radar automatique qui permet d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement d'au moins 20 cibles et qui est relié à un dispositif permettant d'indiquer la vitesse et la distance parcourue sur l'eau qui s'ajoute à l'aide de poursuite automatique ou à l'aide de pointage radar automatique exigée en vertu de l'alinéa 114b) et dont le fonctionnement est indépendant de celle-ci, permettant d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement de cibles pour déterminer les risques d'abordage.

Vessels of 10 000 gross tonnage or more

116 Every vessel of 10 000 gross tonnage or more must be fitted with the following equipment:

- (a) an automatic radar plotting aid that can be used to automatically plot the range and bearing of at least 20 targets and that is connected to a device that can be used to indicate speed and distance travelled through the water in addition to and functionally independent of the automatic tracking aid or automatic radar plotting aid required under paragraph 114(b); and
- (b) in the case of a vessel that is engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage, a heading or track control system that can be used to automatically control, and keep to, a heading or straight track.

Vessels of 50 000 gross tonnage or more

117 Every vessel of 50 000 gross tonnage or more must be fitted with the following equipment:

- (a) a rate-of-turn indicator that can be used to determine and display the rate of turn; and
- (b) a speed-and-distance measuring device, in addition to the device required by paragraph 113(c), that can be used to indicate the speed and distance over the ground in the forward and athwartships direction.

DIVISION 4**Additional Equipment****Voyage data recorder — vessel constructed on or after January 1, 2012**

118 (1) A Canadian vessel that is not engaged on an international voyage must be fitted with a voyage data recorder (VDR) if the vessel was constructed on or after January 1, 2012 and is

- (a) a passenger vessel of 500 gross tonnage or more; or
- (b) a vessel of 3 000 gross tonnage or more that does not engage solely on voyages in the waters of the Great Lakes, their connecting and tributary waters, and the waters of the St. Lawrence River as far seaward as a straight line drawn
 - (i) from Cap-des-Rosiers, in the Province of Quebec, to West Point, Anticosti Island, in the Province of Quebec, and
 - (ii) from Anticosti Island, in the Province of Quebec, to the north shore of the St. Lawrence River along a meridian of longitude 63°W.

Bâtiments d'une jauge brute de 10 000 ou plus

116 Les bâtiments d'une jauge brute de 10 000 ou plus doivent être munis de l'équipement suivant :

- a) une aide de pointage radar automatique qui permet d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement d'au moins 20 cibles et qui est relié à un dispositif permettant d'indiquer la vitesse et la distance parcourue sur l'eau qui s'ajoute à l'aide de poursuite automatique ou à l'aide de pointage radar automatique exigée en vertu de l'alinéa 114b) et dont le fonctionnement est indépendant de celle-ci;
- b) s'agissant d'un bâtiment qui effectue un voyage autre qu'en eaux abritées, un système de contrôle du cap ou de la route permettant de contrôler et de conserver automatiquement un cap ou une route droite.

Bâtiments d'une jauge brute de 50 000 ou plus

117 Les bâtiments d'une jauge brute de 50 000 ou plus doivent être munis de l'équipement suivant :

- a) un indicateur du taux de giration permettant de déterminer et d'afficher le taux de giration;
- b) un appareil de mesure de la vitesse et de la distance permettant d'indiquer la vitesse et la distance sur le fond dans les sens avant et transversal qui s'ajoute à l'appareil exigé en vertu de l'alinéa 113c).

SECTION 4**Équipement supplémentaire****Enregistreur de données du voyage — bâtiments construits le 1^{er} janvier 2012 ou après**

118 (1) Les bâtiments canadiens ci-après construits le 1^{er} janvier 2012 ou après cette date qui n'effectuent pas un voyage international doivent être munis d'un enregistreur des données du voyage (VDR) :

- a) les bâtiments à passagers d'une jauge brute de 500 ou plus;
- b) les bâtiments d'une jauge brute de 3 000 ou plus qui n'effectuent pas uniquement des voyages dans les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communiquantes, ainsi que dans les eaux du fleuve Saint-Laurent jusque dans les eaux limitées vers la mer par une ligne droite tirée :
 - (i) d'une part, de Cap-des-Rosiers, dans la province de Québec, à Pointe Ouest sur l'île d'Anticosti, dans la province de Québec,
 - (ii) d'autre part, de l'île d'Anticosti, dans la province de Québec, à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude 63° O.

Voyage data recorder — vessel constructed before January 1, 2012

(2) A Canadian vessel that is not engaged on an international voyage must be fitted with a VDR or a simplified voyage data recorder (S-VDR) if the vessel was constructed before January 1, 2012 and is a passenger vessel of 500 gross tonnage or more.

Exceptions

(3) Subsections (1) and (2) do not apply in respect of

- (a) pleasure craft;
- (b) fishing vessels;
- (c) vessels that are on location and engaged in the exploration or drilling for, or the production, conservation or processing of, oil or gas, in an area referred to in section 3 of the *Canada Oil and Gas Operations Act*; and
- (d) passenger vessels, other than ferries, that are engaged solely on sheltered waters voyages and operate during fewer than six months in a year.

Paragraph (3)(c) — oil and gas

(4) For the purposes of paragraph (3)(c), the words **oil** and **gas** have the same meaning as in section 2 of the *Canada Oil and Gas Operations Act*.

Voyage data recorder — performance tests

119 (1) On installation of a voyage data recorder (VDR) or a simplified voyage data recorder (S-VDR) on a vessel, and each subsequent year after the date of installation, a performance test must be undertaken by the manufacturer or a person authorized by the manufacturer in accordance with the Annex to IMO standard MSC.1/Circ.1222, *Guidelines on Annual Testing of Voyage Data Recorders (VDR) and Simplified Voyage Data Recorders (S-VDR)*.

Subsection 10(2) of the *Vessel Certificates Regulations*

(2) In the case of a vessel required by section 118 to be fitted with a VDR, the annual performance test referred to in subsection (1) may be carried out at the same time as an inspection for the purpose of issuing a certificate under subsection 10(2) of the *Vessel Certificates Regulations* if the period between tests does not exceed

- (a) 15 months, in the case of a passenger vessel; and
- (b) 18 months, in the case of any other vessel.

Enregistreur des données du voyage — bâtiments construits avant le 1^{er} janvier 2012

(2) Les bâtiments canadiens construits avant le 1^{er} janvier 2012 qui n'effectuent pas un voyage international doivent être munis d'un enregistreur des données du voyage (VDR) ou d'un enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR) s'ils sont des bâtiments à passagers d'une jauge brute de 500 ou plus.

Exceptions

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent à l'égard des bâtiments suivants :

- a) les embarcations de plaisance;
- b) les bâtiments de pêche;
- c) les bâtiments situés sur un emplacement de forage et utilisés dans le cadre d'activités de prospection, de forage, de production, de rationalisation de l'exploitation ou de traitement du pétrole ou du gaz dans un endroit mentionné à l'article 3 de la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*;
- d) les bâtiments à passagers, autres que les traversiers, qui effectuent exclusivement des voyages en eaux abritées et sont exploités pendant moins de six mois au courant d'une année.

Alinéa (3)(c) — pétrole et gaz

(4) Pour l'application de l'alinéa (3)(c), **pétrole** et **gaz** s'entendent au sens de l'article 2 de la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*.

Enregistreur des données du voyage — essais de fonctionnement

119 (1) Lors de l'installation de l'enregistreur des données du voyage (VDR) ou de l'enregistreur de données du voyage simplifié (S-VDR) sur un bâtiment, et par la suite à chaque année à compter de la date d'installation, un essai de fonctionnement doit être effectué par le fabricant ou une personne autorisée par celui-ci en conformité avec l'annexe de la circulaire MSC.1/Circ. 1222 de l'OMI intitulée *Directives relatives à la mise à l'essai annuelle des enregistreurs des données du voyage (VDR) et des enregistreurs des données du voyage simplifiés (S-VDR)*.

Paragraphe 10(2) du *Règlement sur les certificats de bâtiment*

(2) S'agissant d'un bâtiment devant être muni d'un enregistreur des données du voyage en vertu de l'article 118, l'essai de fonctionnement annuel visé au paragraphe (1) peut être effectué en même temps qu'une inspection aux fins de délivrance d'un certificat en vertu du paragraphe 10(2) du *Règlement sur les certificats de bâtiment* si l'intervalle entre les essais n'excède pas, selon le cas :

- a) 15 mois, s'agissant d'un bâtiment à passagers;
- b) 18 mois, s'agissant de tout autre bâtiment.

Performance test certificate

(3) A copy of the most recent annual performance test certificate delivered by the person who completed the performance test must be kept on board the vessel.

Language of certificates

(4) If an annual performance test certificate is written in a language other than English or French, it must be accompanied by an English or French translation.

ECDIS

120 The following Canadian vessels, except cable ferries and pleasure crafts, that are constructed on or after the date of coming into force of this section must be fitted with an ECDIS:

- (a)** passenger vessels of 500 gross tonnage or more; and
- (b)** all other vessels of 3 000 gross tonnage or more.

AIS Class A

121 (1) The following vessels must be fitted with an AIS Class A:

- (a)** vessels, other than a pleasure craft, of 20 m or more in length;
- (b)** vessels that carry more than 50 passengers;
- (c)** vessels transporting goods, substances, materials or articles to which the *International Maritime Dangerous Goods Code*, published by the IMO, applies;
- (d)** vessels carrying pollutants, as defined in section 165 of the Act, in bulk;
- (e)** dredges or floating plants that are located in any place where it constitutes a collision hazard to other vessels; and
- (f)** towboats that are 8 m or more in length.

AIS Class A or B

(2) Every vessel, other than a vessel referred to in subsection (1), that is engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage must be fitted with an AIS Class A or an AIS Class B if

- (a)** it is a passenger vessel; or
- (b)** the vessel is 8 m or more in length and carries passengers.

Certificats de mise à l'essai du fonctionnement

(3) Une copie du plus récent certificat de mise à l'essai annuelle du fonctionnement de l'enregistreur des données du voyage délivré par la personne ayant effectué l'essai de fonctionnement doit être conservée à bord du bâtiment.

Langue des certificats

(4) Tout certificat de mise à l'essai annuelle du fonctionnement qui est délivré dans une langue autre que le français ou l'anglais doit être accompagné d'une traduction anglaise ou française.

SVCEI

120 Les bâtiments canadiens ci-après, à l'exception des bacs à câbles et des embarcations de plaisance, construits à la date d'entrée en vigueur du présent article ou après cette date, doivent être munis d'un SVCEI :

- a)** les bâtiments à passagers d'une jauge brute de 500 ou plus;
- b)** tout autre bâtiment d'une jauge brute de 3 000 ou plus.

AIS de classe A

121 (1) Les bâtiments ci-après doivent être munis d'un AIS de classe A :

- a)** les bâtiments de 20 m ou plus de longueur, autres que des embarcations de plaisance;
- b)** les bâtiments transportant plus de 50 passagers;
- c)** les bâtiments transportant des substances, matières et objets qui sont visés par le *Code maritime international des marchandises dangereuses*, publié par l'OMI;
- d)** les bâtiments transportant des polluants, au sens de l'article 165 de la Loi, en vrac;
- e)** les dragues et les installations flottantes situées à un endroit où ils présentent un risque de collision pour tout autre bâtiment;
- f)** les bâtiments remorqueurs de 8 m ou plus de longueur.

AIS de classe A ou B

(2) Les bâtiments ci-après, autres que ceux visés au paragraphe (1), qui effectuent un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées doivent être munis d'un AIS de classe A ou de classe B :

- a)** les bâtiments à passagers;
- b)** les bâtiments de 8 m ou plus de longueur qui transportent des passagers.

Graphic display

(3) Every vessel required under these Regulations to be fitted with an AIS Class A must be equipped with a means of displaying graphically the relative ranges and bearings received by the AIS.

Transmitting heading device or gyro-compass

(4) If an AIS Class A is fitted on a vessel, and if the vessel is also fitted with a transmitting heading device capable of transmitting heading information or with a gyro-compass, they must be connected for transmitting heading information to the AIS.

Maintain in operation

(5) Every vessel fitted with an AIS as required under these Regulations must maintain it in operation for the entire duration of a voyage and for at least 30 minutes prior to departure.

Exceptions — maintain in operation

(6) Subsection (5) does not apply

(a) where international agreements, rules or standards provide for the protection of navigational information; or

(b) in respect of vessels, other than vessels operated for a commercial purpose, owned or operated by Her Majesty in right of Canada or by a foreign government that is a party to SOLAS.

Pilot transfer

122 Every vessel that is engaged on a voyage in the course of which the services of a licenced pilot is likely to be required must be provided with pilot transfer equipment and arrangements in accordance with Section B of the annual edition of the Notices to Mariners, entitled Pilotage Services in Canadian Waters.

Voice communication system

123 (1) Every Canadian vessel of 300 gross tonnage or more must be fitted with an effective two-way voice communication system.

Requirements for usage

(2) The system must be capable of being used between a location on board listed below and any other location on board listed below, in normal ambient noise condition for each location:

(a) at the principal conning position;

(b) at working stations, including the mooring positions;

Affichage sous forme graphique

(3) Tout bâtiment qui est tenu d'avoir à bord un AIS de classe A en vertu du présent règlement doit être muni d'un moyen d'afficher sous forme graphique les distances et les relèvements relatifs reçus par l'AIS.

Indicateur du cap à transmission et gyrocompas

(4) Lorsque le bâtiment est muni d'une part d'un AIS et d'autre part d'un indicateur du cap à transmission ou d'un gyrocompas, ces derniers doivent être connectés à l'AIS afin de transmettre des renseignements d'entrée sur le cap.

Maintien en fonctionnement

(5) Tout bâtiment qui est tenu d'avoir à bord un AIS en vertu du présent règlement doit le maintenir en état de fonctionnement pendant toute la durée du voyage et une période d'au moins 30 minutes avant le départ.

Exceptions — maintien en fonctionnement

(6) Le paragraphe (5) ne s'applique pas dans les cas suivants :

a) lorsque des règles, normes ou accords internationaux prévoient la protection des renseignements de navigation;

b) il s'agit de bâtiments, autres que ceux utilisés à des fins commerciales, appartenant à Sa Majesté du Chef du Canada ou à un gouvernement étranger qui est partie à SOLAS, ou exploités par ces derniers.

Transfert du pilote

122 Les bâtiments effectuant un voyage au cours duquel il est probable que les services d'un pilote breveté soient exigés doivent être pourvus de l'équipement et des dispositifs de transfert du pilote conformément aux dispositions de la partie B de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs intitulée Service de pilotage dans les eaux canadiennes.

Système de communication téléphonique

123 (1) Les bâtiments canadiens d'une jauge de 300 ou plus doivent être munis d'un système de communication téléphonique bidirectionnel efficace.

Exigences relatives à l'utilisation

(2) Le système doit pouvoir être utilisé entre les endroits ci-après, s'il y a de tels endroits à bord du bâtiment, dans les conditions normales de bruit ambiant de chacun de ces endroits :

a) au poste de commandement principal;

b) aux postes de travail, y compris les postes d'amarrage;

- (c) at a position close to the main engine controls in the engine room;
- (d) at the emergency steering position; and
- (e) in the master's accommodation and the chief engineer's accommodation.

Independent energy supply

(3) The system must be capable of operating independently of the vessel's main electrical energy supply for at least 12 hours.

Searchlights

124 (1) The following vessels must be fitted with two searchlights:

- (a) tugs of more than five gross tonnage, except tugs that are used only to salvage logs;
- (b) fishing vessels of more than 150 gross tonnage that are more than 24 m in length and constructed on or after September 1, 1984; and
- (c) Canadian vessels of more than 150 gross tonnage that are navigating in ice that might cause substantial damage to a vessel.

Fishing vessels constructed before September 1, 1984

(2) Fishing vessels of more than 150 gross tonnage that are more than 24 m in length and constructed before September 1, 1984 must be fitted with at least one searchlight.

Scope of lighting

(3) The searchlights required by subsection (1) must be mounted securely and in a manner that will allow their beams, when combined, to sweep an arc of 360° around the vessel.

Exclusive electrical circuit

(4) Each searchlight required by subsection (1) or (2) must be provided with an exclusive electrical circuit connected to the main or emergency switchboard.

Spare parts

(5) For each searchlight required by subsection (1) or (2), a vessel must carry two spare lamps and any spare electrical equipment that might be required under normal service conditions unless, in the case of the two searchlights required by subsection (1), both searchlights are identical, in which case the vessel may carry two spare lamps and any spare electrical equipment for one searchlight only.

- c) près des commandes du moteur principal, dans la salle des machines;
- d) au poste de gouverne d'urgence;
- e) dans la cabine du capitaine et celle du chef mécanicien.

Source d'énergie indépendante

(3) Le système doit pouvoir fonctionner indépendamment de la source d'énergie électrique principale du bâtiment pendant une période minimale de douze heures.

Projecteurs

124 (1) Les bâtiments ci-après doivent être munis de deux projecteurs :

- a) les remorqueurs d'une jauge brute de plus de cinq, à l'exception de ceux effectuant seulement l'activité de remorquage dans le but de récupérer des billes;
- b) les bâtiments de pêche d'une jauge brute de plus de 150 et de plus de 24 m de longueur construits le 1^{er} septembre 1984 ou après cette date;
- c) les bâtiments canadiens d'une jauge brute de plus de 150 navigant dans des glaces pouvant endommager gravement les bâtiments.

Bâtiments de pêche construits avant le 1^{er} septembre 1984

(2) Les bâtiments de pêche d'une jauge brute de plus de 150 et de plus de 24 m de longueur construits avant le 1^{er} septembre 1984 doivent être munis d'au moins un projecteur.

Portée de l'éclairage

(3) Les projecteurs exigés en vertu du paragraphe (1) doivent être montés solidement et d'une façon qui permette à leurs faisceaux, lorsqu'ils sont combinés, de balayer un arc de 360° autour du bâtiment.

Circuit électrique distinct

(4) Chacun des projecteurs exigés en vertu des paragraphes (1) ou (2) doit être muni d'un circuit électrique distinct connecté au tableau de distribution principal ou de secours.

Pièces de rechange

(5) Les bâtiments doivent avoir à bord deux ampoules de rechange et des pièces de rechange électriques qui pourraient être nécessaires dans des conditions normales de service pour chacun des projecteurs exigés en vertu des paragraphes (1) ou (2), sauf, s'agissant d'un bâtiment devant avoir à bord deux projecteurs en vertu du paragraphe (1), si les deux projecteurs sont identiques, auquel cas il peut avoir à bord des ampoules et pièces de rechange électriques pour un projecteur seulement.

Signalling flags

125 Every Canadian vessel of more than 150 gross tonnage engaged on a near coastal voyage, Class 1 or an unlimited voyage must be fitted with a set of signalling flags, illustrated in Appendix 2 of the *International Code of Signals*, published by the IMO, of a size suitable for signalling.

Hand lead lines

126 (1) Every vessel of 20 m or more in length that is engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage must be fitted with one hand lead line.

Requirements

(2) The hand lead line must

- (a)** be 46 m or more in length;
- (b)** be clearly and accurately marked to indicate the depth of water;
- (c)** have a lead that weighs at least 3.2 kg; and
- (d)** have a lead that is capable of being armed.

Information on manoeuvring — vessels constructed before March 1, 2001

127 (1) Except for Safety Convention vessels, every vessel of 1 600 gross tonnage or more that was constructed before March 1, 2001 must comply with the Annex to IMO Resolution A.209(VII), *Recommendation on Information to Be Included in the Manoeuvring Booklets*.

Information on manoeuvring — vessels constructed on or after March 1, 2001 or Safety Convention vessels

(2) A vessel must comply with the Annex to IMO Resolution A.601(15), *Provision and Display of Manoeuvring Information on Board Ships* if

- (a)** it is of 1 600 gross tonnage or more and was constructed on or after March 1, 2001;
- (b)** it is a chemical carrier or gas carrier that was constructed on or after March 1, 2001; or
- (c)** it is a Safety Convention vessel.

Exception

(3) If it is not practicable to complete the manoeuvring information that is required to comply with the resolution

Signes flottants

125 Les bâtiments canadiens d'une jauge brute de plus de 150 effectuant un voyage à proximité du littoral, classe 1 ou un voyage illimité, doivent être munis d'un jeu de signes flottants, tel que celui illustré à l'appendice 2 du *Code international de signaux* publié par l'OMI, suffisamment grands pour les besoins de la signalisation.

Ligne de petite sonde

126 (1) Les bâtiments de 20 m ou plus de longueur effectuant un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées doivent être munis d'une ligne de petite sonde.

Exigences

(2) La ligne de petite sonde doit, à la fois :

- a)** mesurer 46 m ou plus de longueur;
- b)** porter des marques nettes et précises pour indiquer la profondeur de l'eau;
- c)** avoir du plomb pesant au moins 3,2 kg;
- d)** avoir du plomb pouvant être garni.

Renseignements sur la manœuvre — bâtiments construits avant le 1^{er} mars 2001

127 (1) À l'exception d'un bâtiment assujéti à la Convention sur la sécurité, les bâtiments d'une jauge brute de 1 600 ou plus construits avant le 1^{er} mars 2001 doivent être conformes à l'annexe de la résolution A.209(VII) de l'OMI intitulée *Recommendation on Information to Be Included in the Manoeuvring Booklets*.

Renseignements sur la manœuvre — bâtiments construits le 1^{er} mars 2001 ou après et ceux assujéti à la Convention sur la sécurité

(2) Les bâtiments ci-après doivent être conformes à l'annexe de la résolution A.601(15) de l'OMI intitulée *Provision and the Display of Manoeuvring Information on Board Ships* :

- a)** les bâtiments d'une jauge brute de 1 600 ou plus construits le 1^{er} mars 2001 ou après cette date;
- b)** les bâtiments qui sont des transporteurs de produits chimiques ou des transporteurs de gaz construits le 1^{er} mars 2001 ou après cette date;
- c)** les bâtiments assujéti à la Convention sur la sécurité.

Exception

(3) Lorsqu'il est en pratique impossible d'établir les renseignements sur les manœuvres qui doivent être

referred to in subsection (2) before the vessel enters into service, the information must be

- (a) completed in a preliminary form before the vessel enters into service;
- (b) completed in a final form as soon as circumstances permit after the vessel enters into service; and
- (c) verified in its final form within 18 months after the vessel enters into service.

Canadian towboats — radar

128 (1) A Canadian vessel that is a towboat must

- (a) if it is engaged on a near coastal voyage, Class 2 and is of 5 gross tonnage or more, be fitted with a radar that can be used to determine and display the range and bearing of radar transponders and of other surface craft, obstructions, buoys, shorelines and navigational marks;
- (b) if it is engaged on a near coastal voyage, Class 1, be fitted with
 - (i) echo-sounding equipment, or other means, that can be used to measure and display the available depth of water, and
 - (ii) two radars that respect the requirements set out in paragraph (a), and are functionally independent of each other; and
- (c) if it is engaged on an unlimited voyage, be fitted with the equipment set out in paragraph (b) and a gyro-compass that can be used to determine and display its heading by shipborne non-magnetic means.

Exception

(2) A towboat that is a Canadian vessel does not have to meet the equipment requirements set out in subsection (1) if it is engaged in a towing operation in an emergency situation on an exceptional basis.

DIVISION 5

Technical Requirements

Non-application

129 This Division does not apply in respect of vessels subject to the requirements of Division 2.

conformes à la résolution visée au paragraphe (2) avant que le bâtiment entre en service, ces renseignements sont, à la fois :

- a) établis sous forme préliminaire avant l'entrée en service du bâtiment;
- b) établis sous forme définitive dès que possible après l'entrée en service du bâtiment;
- c) vérifiés sous forme définitive dans les 18 mois qui suivent l'entrée en service du bâtiment.

Bâtiments remorqueurs canadiens — radar

128 (1) Les bâtiments canadiens qui sont des bâtiments remorqueurs doivent être munis de l'équipement suivant :

- a) s'ils effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 2 et qu'ils ont une jauge brute de cinq ou plus, d'un radar permettant de déterminer et d'afficher la distance et les relèvements des répondeurs radar et d'autres engins de surface, ainsi que des obstacles, bouées, lignes de côtes et amers;
- b) s'ils effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 1, à la fois :
 - (i) du matériel de sondage par écho, ou d'autres moyens, permettant de mesurer et d'afficher la profondeur d'eau disponible,
 - (ii) de deux radars qui respectent les exigences de l'alinéa a) et dont le fonctionnement est indépendant l'un de l'autre;
- c) s'ils effectuent un voyage illimité, de l'équipement visé à l'alinéa b) et d'un gyrocompas permettant de déterminer et d'afficher les renseignements sur le cap par des moyens amagnétiques de bord.

Exception

(2) Les bâtiments canadiens qui sont des bâtiments remorqueurs n'ont pas à être conformes aux exigences relatives à l'équipement visé au paragraphe (1) s'ils effectuent exceptionnellement une activité de remorquage dans le cadre d'une situation d'urgence.

SECTION 5

Exigences techniques

Non-application

129 La présente section ne s'applique pas à l'égard des bâtiments assujettis aux exigences de la section 2.

Guidelines and standards relating to the bridge

130 On every vessel of 150 gross tonnage or more that is engaged on an international voyage and on every vessel of 500 gross tonnage or more engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage, all decisions which affect bridge design, bridge procedures and the design and arrangement of navigational systems and equipment on the bridge must take into consideration the following documents:

- (a) the Annex to IMO MSC/Circ.982, *Guidelines on Ergonomic Criteria for Bridge Equipment and Layout*;
- (b) if the vessel is fitted with an integrated bridge system, the annex to IMO SN.1/Circ.288, *Guidelines for Bridge Equipment and Systems, Their Arrangement and Integration (BES)*; and
- (c) if the vessel is fitted with an integrated navigation system, Annex 3 to IMO Resolution MSC.86(70), *Adoption of New and Amended Performance Standards for Navigational Equipment*.

Electromagnetic compatibility

131 The electrical and electronic equipment installed on a vessel that is 150 gross tonnage or more and engaged on an international voyage, or of 500 gross tonnage or more, must meet the following requirements, if the equipment has not been type approved by a competent authority as meeting testing standard IEC 60945, *Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems — General Requirements — Methods of Testing and Required Test Results*:

- (a) it must be installed so that electromagnetic interference does not affect the proper functioning of navigational systems and equipment;
- (b) if the equipment is portable, it must not be operated on the bridge if it might affect the proper functioning of navigational systems and equipment; and
- (c) if the equipment is on the bridge or in the vicinity of the bridge on a vessel constructed on or after July 1, 2002, it must be tested for electromagnetic compatibility when the equipment is installed, taking into account testing standard IEC 60533, *Electrical and Electronic Installations in Ships — Electromagnetic Compatibility (EMC) — Ships with a Metallic Hull*.

Alternative modes of operation

132 The mode of operation being used must be indicated where equipment that is referred to in this Part and that is fitted on a vessel on or after July 1, 2002 offers alternative modes of operation.

Directives et normes relatives à la passerelle

130 À bord de tout bâtiment d'une jauge brute de 150 ou plus qui effectue un voyage international et de tout bâtiment d'une jauge brute de 500 ou plus effectuant un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées, les décisions ayant une incidence sur la conception de la passerelle, la conception et l'agencement de l'équipement de navigation à la passerelle, ainsi que les procédures à suivre à la passerelle, sont prises en tenant compte des documents suivants :

- a) l'annexe de la résolution MSC/Circ.982 de l'OMI intitulée *Guidelines on Ergonomic Criteria for Bridge Equipment and Layout*;
- b) l'annexe de la résolution SN.1/Circ. 288 de l'OMI intitulée *Guidelines for Bridge Equipment and Systems, Their Arrangement and Integration (BES)*, si le bâtiment est muni d'un système de passerelle intégré;
- c) l'annexe 3 de la résolution MSC.86(70) de l'OMI intitulée *Adoption de normes de fonctionnement nouvelles et modifiées applicables au matériel de navigation*, si le bâtiment est muni d'un système de navigation intégré.

Compatibilité électromagnétique

131 L'équipement électrique ou électronique n'ayant pas reçu l'approbation type d'une autorité compétente attestant qu'il est conforme à la norme CEI 60945, intitulée *Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Spécifications générales — Méthodes d'essai et résultats exigibles* installé à bord d'un bâtiment d'une jauge brute de 150 ou plus effectuant un voyage international ou d'un bâtiment d'une jauge brute de 500 ou plus doit, à la fois :

- a) être installé de manière à ce que les perturbations électromagnétiques ne nuisent pas au bon fonctionnement de l'équipement et des systèmes de navigation;
- b) s'agissant d'un équipement portatif, être utilisé à la passerelle seulement s'il ne risque pas de nuire au bon fonctionnement de l'équipement et des systèmes de navigation;
- c) s'agissant d'un équipement situé sur la passerelle, ou à proximité de celle-ci, d'un bâtiment construit le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date, être mis à l'essai lors de l'installation pour en vérifier la compatibilité électromagnétique, en tenant compte de la norme d'essai CEI 60533 intitulée *Electrical and Electronic Installations in Ships — Electromagnetic Compatibility (EMC) — Ships with a Metallic Hull*.

Divers modes de fonctionnement

132 Le mode de fonctionnement utilisé doit être indiqué lorsque l'équipement visé par la présente partie, dont un bâtiment est muni le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date, offre divers modes.

Integrated bridge system

133 Integrated bridge systems that are fitted on a vessel on or after July 1, 2002, must be so arranged that failure of any subsystem is brought to the immediate attention of the person in charge of the deck watch by audible and visual alarms and does not cause the failure of any other subsystem.

Failure of integrated navigation system

134 In the case of a failure in one part of an integrated navigation system, it must be possible to operate every other individual piece of equipment or part of the system separately.

Compass inspection

135 (1) During an inspection of the compasses on a vessel that is not a pleasure craft, the master must

- (a) show the inspector the most recent deviation card for each compass, signed and dated by the master and a deck officer; or
- (b) provide the inspector with a statement, signed by the master and a deck officer, confirming that the compasses have been found to be satisfactory to provide heading direction.

Inspector

(2) For the purposes of subsection (1), an inspector is a person described under section 11 of the Act, or any person, classification society or other organization authorized by the Minister to carry out inspections under section 12 of the Act.

Use of heading or track control system

136 (1) When the heading or track control system of a vessel is used in an area of high traffic density, under conditions of restricted visibility or in any other hazardous navigational situation, means must be provided to enable the immediate change-over to manual steering.

Qualified helmsperson

(2) In any situation described in subsection (1), the person in charge of the deck watch must ensure that the services of a qualified helmsperson are available at all times to take over steering control.

Qualified person

(3) Every change-over from the heading or track control system to manual steering of a vessel and vice versa must be made by, or under the supervision of, the person in charge of the deck watch.

Disposition des systèmes de passerelle intégrés

133 Les systèmes de passerelle intégrés dont un bâtiment est muni le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date doivent être disposés de manière à ce que toute défaillance d'un sous-système soit immédiatement signalée à l'officier de quart à la passerelle par des alarmes sonores et visuelles et n'entraîne pas la défaillance d'un autre sous-système.

Défaillance du système de navigation intégré

134 En cas de défaillance d'une partie d'un système de navigation intégré, chacune des autres pièces d'équipement ou chacune des autres parties du système doit pouvoir fonctionner séparément.

Inspection des compas

135 (1) Lors d'une inspection des compas d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, le capitaine doit :

- a) soit présenter à l'inspecteur une fiche des déviations datée par lui et l'officier de pont et portant leur signature;
- b) soit remettre à l'inspecteur une déclaration portant sa signature et celle de l'officier de pont attestant que les compas conviennent pour indiquer le cap.

Inspecteur

(2) Pour l'application du paragraphe (1), un inspecteur est soit une personne visée à l'article 11 de la Loi, soit une personne, société de classification ou autre organisation autorisée par le ministre à effectuer des inspections en vertu de l'article 12 de la Loi.

Utilisation du système de contrôle du cap ou de la route

136 (1) Si le système de contrôle du cap ou de la route est utilisé dans des zones à forte densité de trafic, par visibilité réduite ou dans toutes autres circonstances délicates de navigation, des moyens doivent être prévus pour qu'il soit possible de passer immédiatement aux commandes manuelles.

Timonier qualifié

(2) Dans les circonstances visées au paragraphe (1), l'officier de quart à la passerelle veille à ce qu'un timonier qualifié soit disponible en tout temps pour reprendre la barre.

Personne qualifiée

(3) Tout passage du système de contrôle du cap ou de la route aux commandes manuelles et inversement est effectué par l'officier de quart à la passerelle ou sous sa surveillance.

Manual steering testing

(4) The manual steering of a vessel must be tested while the heading or track control system is not in use before the vessel enters any area where navigation demands special caution, and at least once a day, to ensure the manual steering is in effective operating condition.

Steering gear

137 Where a vessel is equipped with two or more steering gear power units that are capable of simultaneous operation, the vessel must have at least two of those units in operation in areas where navigation demands special caution.

Steering gear changeover procedures

138 (1) A vessel on which a remote steering gear control system or a steering gear power unit is fitted must have permanently displayed, on its navigating bridge and in its steering gear compartment, if any, simple, brief operating instructions and a block diagram showing the changeover procedures for the system or unit.

Steering system familiarity

(2) The master and any person in charge of the deck watch on a vessel who is responsible for the operation or the maintenance of the steering gear must be familiar with the operation of the steering systems fitted on the vessel and with the procedures for changing from one system to another.

Steering gear checks and tests

139 (1) Subject to subsection (2), within 12 hours before the departure of a vessel, the steering gear of the vessel must be checked and tested and such checks and tests must include verifying

- (a)** the operation of
 - (i)** the main steering gear,
 - (ii)** the auxiliary steering gear, except where such gear includes tackle,
 - (iii)** the remote steering gear control systems,
 - (iv)** the steering controls located at different positions on the navigating bridge,
 - (v)** the emergency power supply,
 - (vi)** the rudder angle indicators in relation to the actual position of the rudder,

Vérification de la commande manuelle

(4) La commande manuelle du gouvernail doit être mise à l'essai lorsque le système de contrôle du cap ou de la route n'est pas utilisé immédiatement avant d'entrer dans des zones où la navigation exige une attention particulière, et au moins une fois par jour, pour vérifier si elle est en bon état de fonctionnement.

Appareil à gouverner

137 S'agissant d'un bâtiment muni de plus d'un groupe moteur de l'appareil à gouverner qui est capable de fonctionner simultanément, au moins deux de ces groupes moteurs doivent fonctionner lorsque le bâtiment se trouve dans une zone où la navigation nécessite une attention particulière.

Procédures de commutation de l'appareil à gouverner

138 (1) Les bâtiments munis d'un système de commande à distance, ou d'un groupe moteur, de l'appareil à gouverner doivent afficher en permanence, sur la passerelle de navigation et, le cas échéant, dans le compartiment de l'appareil à gouverner, des instructions de fonctionnement simples et brèves accompagnées d'un diagramme illustrant les procédures de commutation pour ce système ou ce groupe moteur.

Connaissance des systèmes d'appareils à gouverner

(2) Le capitaine et les officiers de quart à la passerelle chargés du fonctionnement ou de l'entretien de l'appareil à gouverner doivent connaître le fonctionnement des systèmes d'appareils à gouverner installés à bord du bâtiment, ainsi que les procédures à suivre pour passer d'un système à un autre.

Vérification et essai de l'appareil à gouverner

139 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'appareil à gouverner d'un bâtiment doit, dans les douze heures précédant le départ du bâtiment, être soumis à une vérification et à un essai comprenant, à la fois :

- a)** le contrôle du fonctionnement de l'équipement suivant :
 - (i)** de l'appareil à gouverner principal,
 - (ii)** de l'appareil à gouverner auxiliaire, sauf si l'appareil exige un palan,
 - (iii)** des systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner,
 - (iv)** des commandes de l'appareil à gouverner situées à différents endroits de la passerelle de navigation,
 - (v)** de la source d'alimentation en énergie de secours,

(vii) the remote steering gear control system power failure alarms,

(viii) the steering gear power unit failure alarms, and

(ix) automatic isolating arrangements and other automatic equipment required for the steering gears;

(b) the full movement of the rudder according to the capabilities of the steering gear as designed;

(c) a visual inspection of the steering gear and its connecting linkage; and

(d) the operation of the means of communication between the navigating bridge and the steering gear compartment.

(vi) des indicateurs d'angle de barre par rapport à la position réelle du gouvernail,

(vii) des avertisseurs de défaillance de l'alimentation en énergie des systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner,

(viii) des avertisseurs de défaillance des groupes moteurs de l'appareil à gouverner,

(ix) des dispositifs automatiques d'isolation et autre équipement automatique nécessaire au fonctionnement de l'appareil à gouverner;

b) le déplacement intégral du gouvernail suivant les performances de l'appareil à gouverner, compte tenu de sa conception;

c) une inspection visuelle de l'appareil à gouverner et des liaisons associées;

d) le contrôle du fonctionnement du moyen de communication entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner.

Regular voyages

(2) For a vessel that regularly plies on voyages of less than one week, the checks and tests referred to in subsection (1) do not need to be carried out within 12 hours before departure if those checks and tests have been carried out at least once every week.

Emergency steering drills

(3) In addition to the checks and tests referred to in subsections (1) and (2), emergency steering drills must be carried out at least once every three months, and must include direct control from within the steering gear compartment, communications procedures with the navigating bridge and, where applicable, the operation of alternative power supplies.

Log book

(4) The person in charge of the deck watch must record in the official log book referred to in Division 7 of Part 3 of the *Marine Personnel Regulations*, if that Division applies to the vessel, or any log book if the Division does not apply to it, the dates on which the checks and tests referred to in subsections (1) and (2) are carried out and the dates and details of emergency steering drills carried out pursuant to subsection (3).

Working language

140 (1) The authorized representative or the master must determine, and record in the official log book

Voyages réguliers

(2) S'agissant d'un bâtiment qui effectue régulièrement des voyages de moins d'une semaine, l'appareil à gouverner n'a pas à être soumis à la vérification et à l'essai visés au paragraphe (1) dans les douze heures précédant le départ s'il est soumis à cette vérification et cet essai au moins une fois par semaine.

Exercices sur les manœuvres en cas d'urgence

(3) En plus de la vérification et de l'essai visés aux paragraphes (1) et (2), des exercices qui portent sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence doivent avoir lieu au moins une fois tous les trois mois et doivent porter notamment sur la commande directe depuis l'intérieur du local de l'appareil à gouverner, les procédures de communication avec la passerelle de navigation et, le cas échéant, la mise en marche des autres sources d'alimentation en énergie.

Journal de bord

(4) L'officier de quart à la passerelle consigne les dates d'exécution des vérifications et essais visés aux paragraphes (1) et (2) ainsi que les dates d'exécution et le détail des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence conformément au paragraphe (3) soit dans le journal de bord réglementaire visé à la section 7 de la partie 3 du *Règlement sur le personnel maritime*, si le bâtiment est assujéti à cette section, soit dans tout autre journal de bord s'il ne l'est pas.

Langue de travail

140 (1) Le capitaine d'un bâtiment ou son représentant autorisé établit et consigne soit au journal de bord

referred to in Division 7 of Part 3 of the *Marine Personnel Regulations*, if that Division applies to the vessel, or any log book if the Division does not apply to it, the appropriate working language for the purposes of navigational safety matters, taking into consideration that each crew member must be able to

- (a) understand the working language;
- (b) give orders and instructions in that language, if appropriate; and
- (c) report back in that language, if appropriate.

Translations

(2) If the working language is not an official language of the state whose flag the vessel is entitled to fly, all plans and lists required to be posted, and all documents establishing procedures, must include a translation into the working language in addition to a copy in an official language.

English as working language

(3) Despite subsection (1), English must be used for bridge-to-bridge and bridge-to-shore safety communications, as well as for communications on board between the pilot and bridge watchkeeping personnel, unless the individuals directly involved in the communication speak a common language other than English.

Record of navigational activities

141 (1) Every vessel of 150 gross tonnage or more that is engaged on an international voyage must keep a record on board of navigational activities and events that are of importance to the safety of navigation.

Contents of record

(2) The record must contain

- (a) details to establish a complete record of the voyage, taking into account the Annex to IMO Resolution A.916(22), *Guidelines for the Recording of Events Related to Navigation*; and
- (b) the dates on which the checks and tests referred to in subsections 139(1) and (2) were carried out and the dates and details of emergency steering drills carried out pursuant to subsection 139(3).

Maintenance of record

(3) The record must be maintained in writing in accordance with section 4 of the annex referred to in subsection (2) and kept for a period of not less than five years.

réglementaire visé à la section 7 de la partie 3 du *Règlement sur le personnel maritime*, si le bâtiment est assujéti à cette section, soit dans tout autre journal de bord s'il ne l'est pas, la langue de travail appropriée aux fins de la sécurité de la navigation, en veillant à ce que chaque membre de l'équipage soit en mesure de :

- a) comprendre la langue de travail;
- b) donner des ordres et des consignes dans cette langue, le cas échéant;
- c) faire rapport dans cette langue, le cas échéant.

Traductions

(2) Si la langue de travail n'est pas une langue officielle de l'État dont le bâtiment est autorisé à battre pavillon, tous les plans et listes devant être affichés, ainsi que les documents établissant des procédures doivent comporter une traduction dans la langue de travail en plus d'une copie dans une langue officielle.

Anglais comme langue de travail

(3) Malgré le paragraphe (1), l'anglais doit être employé dans les communications de sécurité entre passerelles de bâtiments et entre la passerelle et la terre, ainsi que dans les communications échangées à bord entre le pilote et le personnel de quart à la passerelle, à moins que les interlocuteurs directs n'aient en commun une langue autre que l'anglais.

Registre des activités de navigation

141 (1) Les bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus qui effectuent un voyage international doivent garder à bord un registre des activités et des événements de navigation importants pour la sécurité de la navigation.

Contenu du registre

(2) Le registre contient les renseignements suivants :

- a) les détails pour permettre d'établir un compte rendu complet du voyage, en tenant compte de l'annexe de la résolution A.916(22) de l'OMI intitulée *Directives pour l'enregistrement d'événements liés à la navigation*;
- b) les dates d'exécution des vérifications et essais visés aux paragraphes 139(1) et (2) ainsi que les dates d'exécution et le détail des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence conformément au paragraphe 139(3).

Conservation du registre

(3) Le registre est tenu par écrit conformément à l'article 4 de l'annexe de la résolution visée au paragraphe (2) et conservé pour une période minimale de cinq ans.

Visibility requirements — Canadian vessels constructed on or after July 1, 2002

142 (1) Every Canadian vessel of 55 m or more in length that is constructed on or after July 1, 2002 must comply with the following requirements:

- (a)** the view of the sea surface from the conning position must not be obscured for more than two vessel lengths or 500 m, whichever is lesser, forward of the bow to 10° on either side under all conditions of draught, trim and deck cargo;
- (b)** with respect to blind sectors caused by cargo, cargo gear or other obstructions outside the wheelhouse forward of the beam that obstruct the view of the sea surface as seen from the conning position,
 - (i)** no blind sector may exceed 10°,
 - (ii)** the total arc of blind sectors must not exceed 20°,
 - (iii)** the clear sectors between blind sectors must be at least 5°, and
 - (iv)** in the view described in paragraph (a), each individual blind sector must not exceed 5°;
- (c)** the horizontal field of vision from the conning position must extend over an arc of not less than 225° that is from right ahead to not less than 22.5° abaft the beam on either side of the vessel;
- (d)** from each bridge wing, the horizontal field of vision must extend over an arc of at least 225° that is from at least 45° on the opposite side through right ahead and then from right ahead to right astern through 180° on the same side of the vessel;
- (e)** from the main steering position, the horizontal field of vision must extend over an arc from right ahead to at least 60° on each side of the vessel;
- (f)** the vessel's side must be visible from the bridge wing;
- (g)** the height of the lower edge of the navigation bridge front windows above the bridge deck must be kept as low as possible, and in no case can the lower edge present an obstruction to the forward view as required in this subsection;
- (h)** the upper edge of the navigation bridge front windows must allow a forward view of the horizon, for a person with a height of eye of 1 800 mm above the bridge deck at the conning position, when the vessel is pitching in heavy seas; and

Exigences de visibilité — bâtiments canadiens construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date

142 (1) Les bâtiments canadiens de 55 m ou plus de longueur construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date doivent être conformes aux exigences suivantes :

- a)** depuis le poste de commandement, la vue de la surface de la mer à l'avant de l'étrave ne doit pas être obstruée sur plus de deux longueurs de bâtiment ou sur plus de 500 m, si cette seconde distance est inférieure, sur 10° de chaque bord, dans toutes les conditions de tirant d'eau, d'assiette et de chargement en pontée;
- b)** en ce qui concerne les zones aveugles causées par de la cargaison, des appareils de levage ou d'autres obstacles situés à l'extérieur de la timonerie à l'avant du travers qui obstruent la vue de la surface de la mer depuis le poste de commandement :
 - (i)** aucune zone aveugle ne doit dépasser 10°,
 - (ii)** l'arc des zones aveugles ne doit pas dépasser 20° au total,
 - (iii)** les zones dégagées qui sont situées entre les zones aveugles ne doivent pas être inférieures à 5°,
 - (iv)** la vue décrite à l'alinéa a) ne doit comporter aucune zone aveugle supérieure à 5°;
- c)** le champ de vision horizontal depuis le poste de commandement doit représenter un arc d'au moins 225° qui s'étend depuis droit devant jusqu'à au moins 22,5° sur l'arrière du travers de chaque bord du bâtiment;
- d)** depuis chacun des ailerons de passerelle, le champ de vision horizontal doit représenter un arc d'au moins 225° qui commence sur le bord opposé, à au moins 45° en passant par droit devant et s'étend depuis droit devant jusqu'à droit derrière, sur le même bord, à 180°;
- e)** depuis le poste de gouverne principal, le champ de vision horizontal doit représenter un arc qui s'étend depuis droit devant jusqu'à au moins 60° de chaque bord du bâtiment;
- f)** le bord du bâtiment doit être visible depuis l'aileron de passerelle;
- g)** le bord inférieur des fenêtres avant de la passerelle de navigation doit se trouver à une hauteur au-dessus du pont de château aussi basse que possible et ne doit en aucun cas faire obstacle à la visibilité vers l'avant telle qu'exigée en vertu du présent paragraphe;

(i) with respect to windows,

(i) the navigation bridge front windows must be inclined from the vertical plane, top out, at an angle of not less than 10° but not more than 25°,

(ii) framing between navigation bridge windows must be kept to a minimum and not be installed immediately forward of any workstation,

(iii) windows must not be polarized or tinted, and

(iv) it must be possible, at all times and regardless of weather conditions, to have a clear view through at least two of the navigation bridge front windows and, depending on the bridge configuration, through an additional number of clear-view windows.

Visibility requirements — Canadian vessels constructed before July 1, 2002

(2) Every Canadian vessel of 55 m or more in length that was constructed before July 1, 2002 must comply with the requirements set out in paragraphs (1)(a) and (b), unless structural alterations or additional equipment are required to comply with those paragraphs.

Plan for cooperation with search and rescue services

143 (1) Every passenger vessel that is less than 150 gross tonnage and that is engaged on an international voyage must have on board a plan for cooperation with the search and rescue services for each area in which the vessel is navigating in the event of an emergency.

Requirements of plan for cooperation

(2) The plan for cooperation must

(a) be developed by the authorized representative of the vessel taking into account IMO standard MSC/Circ.1079, *Guidelines for Preparing Plans for Cooperation Between Search and Rescue Services and Passenger Ships*; and

(b) include provisions for the periodic undertaking of exercises to test its effectiveness.

h) le bord supérieur des fenêtres avant de la passerelle de navigation doit permettre à une personne dont la ligne des yeux se trouve à une hauteur de 1 800 mm au-dessus du pont de château de voir l'horizon vers l'avant depuis le poste de commandement lorsque le bâtiment tangue par mer forte;

i) en ce qui concerne les fenêtres :

(i) les fenêtres avant de la passerelle de navigation doivent former avec la verticale un angle d'au moins 10° mais d'au plus 25°, la partie supérieure des fenêtres étant en surplomb,

(ii) les montants d'encadrement des fenêtres de la passerelle de navigation doivent être de dimensions aussi réduites que possible et ne doivent pas être situés immédiatement à l'avant de tout poste de travail,

(iii) le vitrage des fenêtres ne doit être ni polarisé, ni teinté,

(iv) il doit être possible, en permanence et quelles que soient les conditions météorologiques, de voir clairement à travers au moins deux des fenêtres avant de la passerelle de navigation à partir du poste de commandement et, en fonction de la configuration de la passerelle, à travers un nombre supplémentaire de fenêtres offrant une vue dégagée.

Exigences de visibilité — bâtiments canadiens construits avant le 1^{er} juillet 2002

(2) Tout bâtiment canadien de 55 m ou plus de longueur construit avant le 1^{er} juillet 2002 doit être conforme aux alinéas (1)a) et b) à moins qu'il soit nécessaire que des modifications soient apportées à sa structure ou que du matériel soit ajouté pour se conformer à ces alinéas.

Plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage

143 (1) Les bâtiments à passagers qui ont une jauge brute de moins de 150 effectuant des voyages internationaux doivent avoir à bord un plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage de la zone où ils naviguent en cas d'urgence.

Exigences relatives au plan de coopération

(2) Le plan de coopération doit :

a) être élaboré par le représentant autorisé du bâtiment en tenant compte de l'annexe de la circulaire MSC/Circ.1079 de l'OMI intitulée *Guidelines for Preparing Plans for Cooperation Between Search and Rescue Services and Passenger Ships*;

b) prévoir des exercices périodiques permettant de vérifier son efficacité.

DIVISION 6**Charts and Publications****Definitions**

144 The following definitions apply to this Division.

reference catalogue means, in respect of an area to be navigated by a vessel, a catalogue of nautical charts and related publications for that area, published by the Canadian Hydrographic Service or published by or under the authority of a hydrographic office or other relevant government institution of a foreign state. (*catalogue de référence*)

waters under Canadian jurisdiction means

- (a) Canadian waters; and
- (b) the exclusive economic zone of Canada. (*eaux de compétence canadienne*)

Charts, documents and publications on board

145 (1) A master of a vessel and its owner must have on board the most recent version of the following charts, documents and publications, in respect of each area in which the vessel is to be navigated:

- (a) the reference catalogue and the applicable charts referred to in the catalogue in their largest scale, that are published by or under the authority of
 - (i) in the case of a Canadian vessel in Canadian waters, the Canadian Hydrographic Service, or
 - (ii) in any other case, the Canadian Hydrographic Service or the hydrographic office or other relevant government institution of a foreign state;
- (b) the annual edition of the Notices to Mariners;
- (c) in the case of a Canadian vessel in waters under Canadian jurisdiction and a vessel that is not a Canadian vessel, the following publications:
 - (i) *Sailing Directions*, published by the Canadian Hydrographic Service,
 - (ii) *Canadian Tide and Current Tables*, published by the Canadian Hydrographic Service,
 - (iii) *Lists of Lights, Buoys and Fog Signals*, published by the Canadian Coast Guard, and
 - (iv) where the vessel is required by these Regulations or any foreign law to be fitted with radio equipment, the Radio Aids to Marine Navigation;

SECTION 6**Cartes et publications****Définitions**

144 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

catalogue de référence S'entend, à l'égard de toute zone où un bâtiment est appelé à naviguer, d'un catalogue des cartes marines et des publications connexes pour cette zone publié par le Service hydrographique du Canada ou publié par un service hydrographique ou un autre établissement gouvernemental compétent d'un État étranger, ou avec l'approbation de l'un de ceux-ci. (*reference catalogue*)

eaux de compétence canadienne S'entend :

- a) des eaux canadiennes;
- b) de la zone économique exclusive du Canada. (*waters under Canadian jurisdiction*)

Cartes, documents et publications à bord

145 (1) Le capitaine et le propriétaire d'un bâtiment doivent avoir à bord, pour chaque zone où le bâtiment est appelé à naviguer, la version la plus récente des cartes, documents et publications suivants :

- a) le catalogue de référence et les cartes applicables mentionnées dans le catalogue et dressées à l'échelle la plus grande qui sont publiés :
 - (i) soit par le Service hydrographique du Canada ou avec son approbation, dans le cas d'un bâtiment canadien qui se trouve dans les eaux canadiennes,
 - (ii) soit par le Service hydrographique du Canada ou par un service hydrographique ou un autre établissement gouvernemental compétent d'un État étranger, ou avec l'approbation de l'un de ceux-ci, dans les autres cas;
- b) la publication annuelle des Avis aux navigateurs;
- c) s'agissant d'un bâtiment canadien qui se trouve dans les eaux de compétence canadienne et d'un bâtiment qui n'est pas un bâtiment canadien, les publications suivantes :
 - (i) les *Instructions nautiques* publiées par le Service hydrographique du Canada,
 - (ii) les *Tables des marées et des courants du Canada* publiées par le Service hydrographique du Canada,
 - (iii) les *Livres des feux, des bouées et des signaux de brume* publiés par la Garde côtière canadienne,

(d) in the case of a Canadian vessel in waters outside Canadian jurisdiction, the following publications referred to in the reference catalogue :

- (i)** sailing directions,
- (ii)** tide and current tables,
- (iii)** lists of lights, and

(iv) where the vessel is required to be fitted with radio equipment by these Regulations, the list of radio aids to navigation;

(e) in the case of a vessel, other than a pleasure craft of less than 150 gross tonnage, that is engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage, an illustrated table of life-saving signals;

(f) in the case of a Canadian vessel of 150 gross tonnage or more, a printed copy of the *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Volume III, Mobile Facilities*, published by the IMO and the International Civil Aviation Organization;

(g) in the case of a Canadian vessel required to be fitted with radio equipment under Part 2 and that is engaged on a near coastal voyage, Class 1 or an unlimited voyage, or a Safety Convention vessel, a printed copy of the *International Code of Signals* published by the IMO and a printed copy of Annex 1 to IMO Resolution A.918(22), *IMO Standard Marine Communication Phrases*; and

(h) in the case of a vessel that is engaged on a voyage during which ice may be encountered, the document entitled *Ice Navigation in Canadian Waters*, published by the Canadian Coast Guard.

Availability — documents and publications in paragraphs (1)(e) and (f)

(2) The owner and the master of a vessel must make readily available, to the person in charge of the navigation of the vessel, the table required by paragraph (1)(e) and the publication required by paragraph (1)(f), as the case may be.

Exception — less than 100 gross tonnage

(3) The owner and the master of a vessel of less than 100 gross tonnage do not have to carry on board the charts, documents and publications referred to in subsection (1)

(iv) lorsque le bâtiment doit être muni d'équipement de radiocommunication aux termes du présent règlement ou toute loi étrangère, les Aides radio à la navigation maritime;

d) s'agissant d'un bâtiment canadien qui se trouve à l'extérieur des eaux de compétence canadienne, les publications ci-après visées dans le catalogue de référence :

- (i)** les instructions nautiques,
- (ii)** les tables des marées et des courants,
- (iii)** les listes des feux,

(iv) lorsque le bâtiment doit être muni d'équipement de radiocommunication aux termes du présent règlement, la liste des aides radio à la navigation;

e) s'agissant d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance qui a une jauge brute de moins de 150, qui effectue un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées, un tableau illustré décrivant les signaux de sauvetage;

f) s'agissant d'un bâtiment canadien qui a une jauge brute de 150 ou plus, une copie imprimée du *Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes, Volume III, Moyens mobiles*, publié par l'OMI et l'Organisation de l'aviation civile internationale;

g) s'agissant d'un bâtiment canadien qui doit être muni d'équipement de radiocommunication en vertu de la partie 2 et qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1 ou un voyage illimité, ou d'un bâtiment assujéti à la Convention sur la sécurité, une copie imprimée de l'annexe 1 de la résolution A.918(22) de l'OMI intitulée *Phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes* et du document intitulé *Code international de signaux* publié par l'OMI;

h) s'agissant d'un bâtiment qui effectue un voyage au cours duquel il peut rencontrer des glaces, le document intitulé *Navigating dans les glaces en eaux canadiennes*, publié par la Garde côtière canadienne.

Accessibilité — documents et publications des alinéas (1)e) et f)

(2) Le capitaine et le propriétaire d'un bâtiment doivent rendre facilement accessibles à la personne chargée de la navigation, le cas échéant, le tableau exigé en vertu de l'alinéa (1)e) et la publication exigée en vertu de l'alinéa (1)f).

Exception — jauge brute de moins de 100

(3) Le capitaine et le propriétaire d'un bâtiment qui a une jauge brute de moins de 100 n'ont pas à avoir à bord les cartes, documents et publications visés au paragraphe (1)

if the person in charge of navigation has sufficient knowledge of the following about where the vessel is to be navigated such that safety and efficiency of navigation in that area will not be compromised:

- (a)** the location and character of charted
 - (i)** shipping routes,
 - (ii)** lights, buoys and marks, and
 - (iii)** navigational hazards; and
- (b)** the prevailing navigational conditions, taking into account such factors as tides, currents, and ice and weather patterns.

Exception — inability to obtain charts, documents and publications

(4) Subsection (1) does not apply if the owner and the master of a vessel are unable, after reasonable efforts, to obtain at any place at which the vessel calls, the charts, documents or publications required by this Division and the safety and efficiency of navigation in that area will not be compromised.

Conformity to requirements when circumstances permit

(5) Where the owner and the master are under the impossibility referred to in subsection (4) they must comply with subsection (1) as soon as the circumstances permit.

Exception — foreign state publications

(6) The publications referred to in paragraphs (1)(c) and (d) may be replaced by similar publications issued officially by or on the authority of an authorized hydrographic office or other relevant government institution of a foreign state, if the information contained in them that is necessary for the safe navigation of a vessel in the area in which the vessel is to be navigated is as complete, accurate, intelligible and up-to-date as the information contained in the publications referred to in those paragraphs.

Electronic chart

146 (1) A chart referred to in paragraph 145(1)(a) may be in electronic form if it is displayed on an ECDIS that

- (a)** in waters for which an ENC is available, is operated using the ENC;
- (b)** in waters for which an ENC is not available, is operated using a raster navigational chart (RNC) that is a facsimile of a printed chart and that is issued on the authority of the Canadian Hydrographic Service or a hydrographic office authorized by the government of a foreign state;

si la sécurité et l'efficacité de la navigation ne sont pas compromises compte tenu du fait que la personne chargée de la navigation connaît suffisamment, à la fois, dans la zone où le bâtiment est appelé à naviguer :

- a)** l'emplacement et les caractéristiques des éléments cartographiés suivants :
 - (i)** les routes de navigation,
 - (ii)** les feux de navigation, les bouées et les repères,
 - (iii)** les dangers pour la navigation;
- b)** les conditions de navigation prédominantes, compte tenu de facteurs tels les marées, les courants, la situation météorologique et l'état des glaces.

Exception — impossibilité d'obtenir les cartes, documents ou publications

(4) Le paragraphe (1) ne s'applique pas si, après avoir déployé des efforts raisonnables, le capitaine et le propriétaire du bâtiment sont dans l'impossibilité d'obtenir aux endroits où le bâtiment fait escale, les cartes, documents ou publications exigés par la présente section et que cette impossibilité ne compromet pas la sécurité et l'efficacité de la navigation.

Conformité aux exigences dès que possible

(5) Lorsque le capitaine ou le propriétaire sont dans l'impossibilité visée au paragraphe (4), ils doivent se conformer aux exigences du paragraphe (1) dès que possible.

Exception — publications d'un État étranger

(6) Les publications visées aux alinéas (1)c) et d) peuvent être remplacées par des publications semblables publiées officiellement par un service hydrographique agréé ou par un autre établissement gouvernemental compétent d'un État étranger, ou avec l'approbation de l'un de ceux-ci, si les renseignements qu'elles contiennent qui sont nécessaires à la sécurité de la navigation d'un bâtiment dans la zone où il est appelé à naviguer, sont aussi complets, précis, intelligibles et à jour que ceux contenus dans les publications visées à ces alinéas.

Carte sous forme électronique

146 (1) Les cartes visées à l'alinéa 145(1)a) ne peuvent être sous forme électronique que si elles sont affichées sur un SVCEI qui répond aux critères suivants :

- a)** il fonctionne en utilisant la CEN, dans des eaux pour lesquelles une CEN est disponible;
- b)** il fonctionne en utilisant une carte marine matricielle (RNC) qui consiste en un fac-similé d'une carte imprimé et publié avec l'approbation du Service hydrographique du Canada ou d'un service hydrographique agréé par le gouvernement d'un État étranger, dans des eaux pour lesquelles une CEN n'est pas disponible;

(c) when operating in the raster chart display system (RCDS) mode, is used in conjunction with printed charts that meet the requirements of subsection 145(1);

(d) has chart content and display aspects that conform to the *Specifications for Chart Content and Display Aspects of ECDIS*, published by the International Hydrographic Organization; and

(e) is accompanied

(i) by a back-up arrangement that

(A) meets the standards set out in Appendix 6 of Annex 24 to IMO Resolution MSC.232(82), *Adoption of the Revised Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)*,

(B) is connected to the vessel's main and emergency sources of electrical power, and

(C) is provided with an emergency source of electrical power providing uninterrupted transitional power for a period of not less than 30 minutes, or

(ii) printed charts that meet the requirements of paragraph 145(1)(a) and on which the position of the vessel is being plotted at intervals that will enable a safe and immediate takeover in the event of an ECDIS failure.

ENC

(2) For the purposes of subsection (1), *ENC* means an electronic navigational chart database that

(a) is standardized as to content, structure and format;

(b) is issued for use with an ECDIS on the authority of the Canadian Hydrographic Service or a hydrographic office authorized by the government of a foreign state; and

(c) contains all the chart information necessary for safe navigation.

Planning a voyage

147 (1) The master of a vessel must, before embarking on a voyage, plan the intended voyage

(a) taking into account the Annex to IMO Resolution A.893(21), *Guidelines for Voyage Planning*; and

(c) lorsqu'il fonctionne en mode système de visualisation des cartes matricielles (RCDS), il est utilisé en conjonction avec des cartes imprimées qui sont conformes aux exigences du paragraphe 145(1);

(d) son contenu cartographique et ses modalités d'affichage sont conformes au document intitulé *Specifications for Chart Content and Display Aspects of ECDIS* publié par l'Organisation hydrographique internationale;

(e) il est accompagné :

(i) soit un dispositif de secours de SVCEI qui rencontre les critères suivants :

(A) il est conforme aux normes de fonctionnement établies dans l'appendice 6 de l'annexe 24 de la résolution MSC.232(82) de l'OMI intitulée *Adoption des normes de fonctionnement révisées des systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS)*,

(B) il est relié aux sources d'énergie électrique principale et de secours du bâtiment,

(C) il est doté d'une source d'énergie électrique de secours fournissant une alimentation transitoire ininterrompue pendant au moins 30 minutes,

(ii) soit des cartes imprimées qui sont conformes aux exigences de l'alinéa 145(1)a) et sur lesquelles la position est indiquée à des intervalles qui permettent une prise de contrôle sécuritaire et immédiate en cas de défaillance du SVCEI.

CEN

(2) Pour l'application du paragraphe (1), *CEN* s'entend d'une base de données de cartes électroniques de navigation qui, à la fois :

a) est normalisée quant au contenu, à la structure et au format;

b) est diffusée pour être utilisée avec un SVCEI avec l'approbation du Service hydrographique du Canada ou d'un service hydrographique agréé par le gouvernement d'un État étranger;

c) contient tous les renseignements cartographiques nécessaires à la sécurité de la navigation.

Planification du voyage

147 (1) Avant d'entreprendre un voyage, le capitaine d'un bâtiment planifie le voyage, à la fois :

a) en tenant compte de l'annexe de la résolution A.893(21) de l'OMI intitulée *Directives pour la planification du voyage*;

(b) if the vessel is required by section 145 to have charts, documents and publications on board, in accordance with those charts, documents and publications.

Identifying a route

(2) When making the plan, the master must identify a route that

- (a)** takes into account any relevant routing systems;
- (b)** ensures sufficient sea room for the safe passage of the vessel throughout the intended voyage;
- (c)** anticipates all known navigational hazards and adverse weather conditions; and
- (d)** takes into account any marine environmental protection measures that apply and avoids, as far as possible, actions and activities that could cause damage to the environment.

Voyage display and position monitoring

(3) The master of every vessel that is required by section 145 to have a chart on board, must display the vessel's route for the intended voyage and plot and monitor positions on the chart throughout the voyage.

Navigation accessories

148 Any vessel that is required by section 145 to carry charts and nautical publications must be fitted with

- (a)** the navigation accessories necessary to permit the proper use of the charts so as to precisely determine the position of the vessel;
- (b)** the navigation accessories necessary to determine the accuracy of compass readings; and
- (c)** one pair of binoculars.

Up-to-date charts, documents and publications

149 (1) The master of a vessel must ensure that the charts, documents and publications required by this Division, before being used to plan and execute a voyage, are correct and up-to-date, based on information that is contained in Notices to Mariners or a Navigational Warning.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply if the circumstances of the voyage are such that it is impossible for the Master, after making reasonable efforts, to receive Notices to Mariners or Navigational Warnings.

[150 to 199 reserved]

b) s'agissant d'un bâtiment devant avoir à bord les cartes, documents et publications en vertu de l'article 145, conformément à ces cartes, documents et publications.

Définition d'une route

(2) Aux fins de l'établissement d'un plan de voyage, le capitaine définit une route qui, à la fois :

- a)** tient compte de tout système d'organisation du trafic pertinent;
- b)** garantit un espace suffisant pour le passage du bâtiment en toute sécurité tout au long du voyage prévu;
- c)** anticipe tous les risques connus pour la navigation, ainsi que les conditions météorologiques défavorables;
- d)** tient compte des mesures de protection du milieu marin qui sont applicables et évite, dans la mesure du possible, toute action ou activité qui pourrait causer des dommages à l'environnement.

Affichage du voyage et surveillance de la position

(3) Le capitaine d'un bâtiment devant avoir à bord les cartes, documents et publications en vertu de l'article 145 doit afficher le voyage sur une carte ainsi qu'indiquer sur la carte la position du bâtiment et surveiller cette position tout au long du voyage.

Accessoires de navigation

148 Les bâtiments à bord desquels des cartes marines et des publications nautiques sont exigées en vertu de l'article 145 doivent être munis :

- a)** des accessoires de navigation nécessaires pour l'utilisation appropriée des cartes marines dans le but de déterminer avec précision la position du bâtiment;
- b)** des accessoires de navigation nécessaires pour déterminer l'exactitude des relevés du compas;
- c)** d'une paire de jumelles.

Mise à jour des cartes, documents et publications

149 (1) Avant d'être utilisés pour planifier et effectuer un voyage, le capitaine d'un bâtiment s'assure que les cartes, documents et publications exigés par la présente section sont exacts et à jour d'après les renseignements que contiennent les Avis aux navigateurs ou les Avertissements de navigation.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas si les circonstances du voyage sont telles qu'il est impossible pour le capitaine du bâtiment, après avoir déployé des efforts raisonnables, de recevoir les Avis aux navigateurs ou les Avertissements de navigation.

[150 à 199 réservés]

PART 2

Marine Radiocommunications

Interpretation

200 The following definitions apply in this Part.

appropriate VHF channel means the channel specified in Notices to Mariners or in any law of Canada or of any foreign state for use in a traffic zone, or part thereof, for vessel traffic management purposes. (*voie VHF appropriée*)

continuous watch means a radio watch that is uninterrupted except for brief intervals when the receiving capability of the radio installations are impaired or blocked by the installations' own communications or by periodical maintenance or checks. (*veille permanente*)

DSC means digital selective calling, which is a technique using digital codes that enables a radio station to establish contact with, and transfer information to, another station or group of stations, which technique conforms to Recommendation ITU-R M.493, *Digital Selective-calling System for use in the Maritime Mobile Service*, published by the International Telecommunication Union, Radiocommunication Sector. (*ASN*)

enhanced group call equipment means a radio installation capable of receiving maritime safety information and search and rescue information broadcast by the enhanced group call system that allows for the broadcast of coordinated maritime safety information and search and rescue information to a defined geographical area using a mobile satellite service recognized by the IMO. (*équipement d'appel de groupe amélioré*)

EPIRB means an emergency position indicating radio-beacon operating in the 406 MHz band. (*RLS*)

international NAVTEX service means the coordinated broadcast of maritime safety information in the English language on the radio frequency of 518 kHz that is automatically received on any vessel through NBDP. (*service NAVTEX international*)

maritime safety information means navigational and meteorological warnings, meteorological forecasts and other urgent safety-related messages broadcast to vessels. (*renseignements sur la sécurité maritime*)

MF radio installation means a radio installation capable of transmitting and receiving voice communications and communications using DSC in the MF bands. (*installation radio MF*)

MF/HF radio installation means a radio installation capable of transmitting and receiving voice

PARTIE 2

Radiocommunications maritimes

Définitions et interprétation

200 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

ASN Appel sélectif numérique, lequel est une technique qui repose sur l'utilisation de codes numériques dont l'application permet à une station radioélectrique de rejoindre une autre station ou un groupe de stations et de leur transmettre des messages, et qui est conforme à la recommandation UIT-R M.493 du Secteur des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications, intitulée *Système d'appel sélectif numérique à utiliser dans le service mobile maritime*. (*DSC*)

bateau de sauvetage S'entend :

a) au sens de l'article 2 du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*, lorsque le bateau de sauvetage est à bord d'un bâtiment de pêche;

b) au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, lorsqu'il est à bord d'un bâtiment autre qu'un bâtiment de pêche. (*survival craft*)

BLP Balise de localisation personnelle fonctionnant dans la bande des 406 MHz. (*PLB*)

centre de gestion du trafic Centre établi par un gouvernement pour diriger le trafic maritime à l'intérieur d'une zone de trafic. (*traffic centre*)

équipement d'appel de groupe amélioré Installation radio qui permet la réception de renseignements sur la sécurité maritime et sur la recherche et le sauvetage transmis par le système d'appel de groupe amélioré qui permet la transmission coordonnée de messages sur la sécurité maritime et sur la recherche et le sauvetage à une région géographique définie au moyen d'un service mobile par satellite reconnu par l'OMI. (*enhanced group call equipment*)

IDBE Le procédé, appelé télégraphie à impression directe à bande étroite, qui permet de transmettre des messages, au moyen du code international de télégraphie numéro 2, de manière à ce que le récepteur imprime automatiquement les messages transmis. (*NBDP*)

inspecteur de radio Personne, société de classification ou autre organisation autorisée par le ministre à effectuer des inspections de radio en vertu de l'article 12 de la Loi. (*radio inspector*)

installation radio MF Installation radio permettant la réception et la transmission des communications vocales

communications and communications using NBDP and DSC in the MF/HF bands. (*installation radio MF/HF*)

NAVTEX receiver means a receiver that is capable of receiving an international NAVTEX service message. (*récepteur NAVTEX*)

NBDP means the process of message transmission known as narrow-band direct-printing telegraphy that uses the International Telegraph Alphabet Number 2 Code in such a way that receiving equipment automatically produces a printed version of the transmitted message. (*IDBE*)

PLB means a personal locator beacon operating in the 406 MHz band. (*BLP*)

radio inspector means a person, classification society or other organization authorized by the Minister to carry out radio inspections under section 12 of the Act. (*inspecteur de radio*)

radio operator means a person who is the holder of a radio operator certificate issued under subparagraph 5(1)(a)(iii) of the *Radiocommunication Act* or an equivalent certificate issued by the appropriate authority of a foreign state and who is in charge of a radio watch on a vessel. (*opérateur radio*)

SART means a transponder designed for search and rescue purposes that operates on a radar frequency or an AIS frequency. (*répondeur SAR*)

sea area A1 means an area within the radiotelephone coverage of at least one VHF coast station in which continuous DSC alerting is available. (*zone océanique A1*)

sea area A2 means an area, excluding sea area A1, within the radiotelephone coverage of at least one Medium Frequency (MF) coast station in which continuous DSC alerting is available. (*zone océanique A2*)

sea area A3 means an area, excluding sea area A1 and sea area A2, within the coverage of a mobile satellite service that is recognized by the IMO and supported by the ship earth station carried on board, in which continuous alerting is available. (*zone océanique A3*)

sea area A4 means an area outside of sea area A1, sea area A2 and sea area A3. (*zone océanique A4*)

ship earth station means a mobile earth station located on board a vessel in a mobile-satellite service that has been recognized by the IMO. (*station terrienne de navire*)

survival craft means,

- (a) when carried on board a fishing vessel, a survival craft within the meaning of section 2 of the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations*; and

et des communications au moyen de l'ASN sur les bandes MF. (*MF radio installation*)

installation radio MF/HF Installation radio permettant la réception et la transmission des communications vocales et des communications au moyen de l'ASN et l'IDBE sur les bandes MF/HF. (*MF/HF radio installation*)

installation radio VHF Installation radio permettant la réception et la transmission des communications vocales sur la bande VHF. (*VHF radio installation*)

opérateur radio Titulaire d'un certificat d'opérateur radio délivré en vertu du sous-alinéa 5(1)a)(iii) de la *Loi sur la radiocommunication* ou d'un certificat équivalent délivré par l'administration compétente d'un État étranger et qui est responsable de la veille radio à bord d'un bâtiment. (*radio operator*)

récepteur NAVTEX Récepteur qui permet de recevoir des messages du service NAVTEX international. (*NAVTEX receiver*)

renseignements sur la sécurité maritime Avertissements concernant la navigation et la météorologie, les prévisions météorologiques et autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux bâtiments. (*maritime safety information*)

répondeur SAR Répondeur qui est conçu à des fins de recherche et de sauvetage qui fonctionne sur la fréquence radar ou AIS. (*SART*)

RLS Radiobalise de localisation des sinistres fonctionnant dans la bande des 406 MHz. (*EPIRB*)

service NAVTEX international Service d'émission coordonnée de renseignements sur la sécurité maritime en langue anglaise qui est reçue automatiquement par tous les bâtiments au moyen de l'IDBE, sur la fréquence radio de 518 kHz. (*international NAVTEX service*)

station terrienne de navire Station terrienne mobile d'un service mobile par satellite reconnu par l'OMI installée à bord d'un bâtiment. (*ship earth station*)

veille permanente Veille radio qui n'est interrompue que durant les brefs laps de temps pendant lesquels la capacité de réception de l'installation radio est gênée ou empêchée par les communications que l'installation radio du bâtiment effectue ou pendant lesquels l'installation radio fait l'objet d'un entretien ou de vérifications périodiques. (*continuous watch*)

voie VHF appropriée Voie spécifiée dans les Avis aux navigateurs ou dans une loi du Canada ou d'un État étranger et destinée à la gestion du trafic maritime dans tout ou partie d'une zone de gestion du trafic. (*appropriate VHF channel*)

(b) when carried on board a vessel other than a fishing vessel, a survival craft within the meaning of subsection 2(1) of the *Life Saving Equipment Regulations*. (*bateau de sauvetage*)

traffic centre means a centre established by a government for the purpose of regulating marine traffic within a traffic zone. (*centre de gestion du trafic*)

traffic zone means an area under the responsibility of a traffic centre

(a) described in Notices to Mariners or in any law of Canada or of a foreign state; and

(b) established for the purpose of directing vessel traffic. (*zone de gestion du trafic*)

VHF radio installation means a radio installation capable of transmitting and receiving voice communications on VHF frequencies. (*installation radio VHF*)

DIVISION 1

Radio Equipment — General Requirements

Application

201 (1) This Division applies in respect of Canadian vessels.

Application — sections 203 to 207

(2) Sections 203 to 207 also apply in respect of foreign vessels in Canadian waters.

Non-application

(3) This Division does not apply in respect of

(a) a dredge or a floating plant unless it is located in any place where it constitutes a collision hazard to other vessels;

(b) a towboat, if the towboat and its tow are located within a booming ground; or

(c) a pleasure craft.

zone de gestion du trafic Zone sous la responsabilité d'un centre de gestion du trafic qui, à la fois :

a) est décrite dans les Avis aux navigateurs ou une loi du Canada ou d'un État étranger;

b) est créée afin de diriger le trafic maritime. (*traffic zone*)

zone océanique A1 Zone située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes métriques (VHF) et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence. (*sea area A1*)

zone océanique A2 Zone, à l'exclusion de la zone océanique A1, située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes hectométriques (MF) et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence. (*sea area A2*)

zone océanique A3 Zone, à l'exclusion des zones océaniques A1 et A2, située à l'intérieur de la zone de couverture d'un service mobile par satellite reconnu par l'OMI appuyé par la station terrienne de navire à bord du bâtiment et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence. (*sea area A3*)

zone océanique A4 Zone située hors de la zone océanique A1, de la zone océanique A2 et de la zone océanique A3. (*sea area A4*)

SECTION 1

Équipement de radiocommunication — exigences générales

Application

201 (1) La présente section s'applique aux bâtiments canadiens.

Application — articles 203 à 207

(2) Les articles 203 à 207 s'appliquent, en outre, aux bâtiments étrangers se trouvant dans les eaux canadiennes.

Non-application

(3) La présente section ne s'applique pas :

a) aux dragues ou aux installations flottantes sauf si elles sont situées dans un endroit où elles présentent un risque de collision pour tout autre bâtiment;

b) aux bâtiments remorqueurs, lorsque la remorque et le bâtiment remorqueur sont situés dans une aire de flottage;

c) aux embarcations de plaisance.

Towboats

202 A towboat that is not a Safety Convention vessel and that is engaged in a towing operation outside the sea area in which it normally operates, is not required to meet any additional radio equipment requirements for outside the sea area in which it normally operates if

- (a) one of the vessels engaged in the towing operation with the towboat meets the requirements for that sea area; or
- (b) it is engaged in a towing operation in an emergency situation on an exceptional basis.

Vessels subject to Chapter IV of SOLAS

203 (1) A vessel to which Chapter IV of SOLAS applies must be equipped with radio equipment in accordance with Part C of that Chapter.

Regulation 14 of Chapter IV of SOLAS – type approval

(2) For the purpose of this section, the words “type approved by the Administration” used in Regulation 14 of Chapter IV of SOLAS must be read as “type approved by a competent authority” when the requirements apply in respect of a Canadian vessel.

Regulation 15.6 of Chapter IV of SOLAS – interpretation

(3) For the purposes of this section, Regulation 15.6 of Chapter IV of SOLAS is to be interpreted as excluding the words “such methods as” and “, as may be approved by the Administration”.

Regulation 15.7 of Chapter IV of SOLAS – interpretation

(4) For the purposes of this section, the words “such as” used in Regulation 15.7 of Chapter IV of SOLAS is to be read as “from among” and that Regulation is to be interpreted as excluding the words “, as may be approved by the Administration”.

Responsibility of authorized representative

204 The authorized representative of a vessel must ensure that the vessel is equipped with radio equipment in accordance with this Part before the vessel embarks on a voyage and is kept so equipped during the voyage.

VHF radio installation

205 (1) A vessel on a voyage, any part of which is in sea area A1, or on a voyage more than five nautical miles from

Bâtiments remorqueurs

202 Un bâtiment remorqueur qui n'est pas un bâtiment assujéti à la Convention sur la sécurité et qui effectue une activité de remorquage à l'extérieur de la zone océanique où il effectue habituellement ses activités n'a pas à être conforme aux exigences supplémentaires relatives à l'équipement de radiocommunication pour la zone située à l'extérieur de la zone océanique où il effectue habituellement ses activités, dans les cas suivants :

- a) un des bâtiments participant à l'activité de remorquage avec le bâtiment remorqueur est conforme aux exigences prévues pour cette zone océanique;
- b) il effectue exceptionnellement une activité de remorquage dans le cadre d'une situation d'urgence.

Bâtiments assujettis au chapitre IV de SOLAS

203 (1) Les bâtiments assujettis au chapitre IV de SOLAS doivent être munis de l'équipement de radiocommunication conformément à la partie C de ce chapitre.

Règle 14 du chapitre IV de SOLAS – type approuvé

(2) Pour l'application du présent article, la mention « type approuvé par l'Administration » figurant à la règle 14 du chapitre IV de SOLAS vaut mention de « type approuvé par une autorité compétente » lorsque l'exigence s'applique à un bâtiment canadien.

Règle 15.6 du chapitre IV de SOLAS – interprétation

(3) Pour l'application du présent article, la règle 15.6 du chapitre IV de SOLAS doit être interprété comme excluant les mentions « des méthodes comme » et « telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration ».

Règle 15.7 du chapitre IV de SOLAS – interprétation

(4) Pour l'application du présent article, « comme » figurant à la règle 15.7 du chapitre IV de SOLAS vaut mention de « entre » et cette règle doit être interprété comme excluant la mention « telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration ».

Responsabilité du représentant autorisé

204 Le représentant autorisé veille à ce que le bâtiment soit muni d'un équipement de radiocommunication conforme à la présente partie avant que le bâtiment entreprenne un voyage et durant le voyage.

Installation radio VHF

205 (1) Les bâtiments ci-après effectuant un voyage dont une partie est effectuée dans la zone océanique A1 ou un

shore on the sea coasts of Canada, must be equipped with a VHF radio installation capable of DSC if the vessel is

- (a) more than 8 m in length;
- (b) carrying passengers; or
- (c) a tow boat.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply to a vessel that carries 6 passengers or less and is not more than 8 m in length if it carries a portable VHF handheld radio capable of DSC.

Great Lakes — supplementary VHF radio for certain vessels

206 (1) The following vessels, if engaged on a voyage in the Great Lakes Basin, must be equipped with a VHF radio installation that is in addition to the one required by section 205:

- (a) a vessel of 300 gross tonnage or more; and
- (b) a passenger vessel that is 20 m or more in length and engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage.

Supplementary VHF radio for other vessels

(2) Any other vessel engaged on a voyage in the Great Lakes Basin must be equipped with a VHF radio installation or a portable VHF handheld radio in addition to the radio equipment required by section 205 if it is

- (a) a vessel that carries more than six passengers; or
- (b) a towboat whose tow, excluding the tow line, is 20 m or more in length.

Technical Regulations of the Great Lakes Agreement

(3) All VHF radio installations and portable VHF handheld radios required under this section must conform to the requirements of Regulations 1 and 2 of the Technical Regulations annexed to the *Agreement between Canada and the United States of America for Promotion of Safety on the Great Lakes by Means of Radio, 1973*.

Navigation outside sea area A1

207 A vessel that is engaged on a voyage any part of which is outside sea area A1 must be equipped with radio equipment capable of establishing two-way communications at any time with a Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Services Centre or, if that is not

voyage de plus de cinq mille marins du rivage dans le littoral du Canada doivent être munis d'une installation radio VHF permettant des communications au moyen d'un ASN :

- a) un bâtiment de plus de 8 m de longueur;
- b) un bâtiment transportant des passagers;
- c) un bâtiment remorqueur.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux bâtiments de 8 m ou moins de longueur transportant au plus six passagers s'ils sont munis d'un radiotéléphone VHF portatif permettant des communications au moyen d'un ASN.

Grands Lacs — radio VHF supplémentaire pour certains bâtiments

206 (1) Les bâtiments ci-après effectuant un voyage dans le bassin des Grands Lacs doivent être munis d'une installation radio VHF supplémentaire à celle exigée en vertu de l'article 205 :

- a) un bâtiment ayant une jauge brute de 300 ou plus;
- b) un bâtiment à passagers de 20 m ou plus de longueur effectuant un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées.

Radio VHF supplémentaire pour les autres bâtiments

(2) Tout autre bâtiment effectuant un voyage dans le bassin des Grands Lacs doit être muni, en plus de l'installation radio exigée en vertu de l'article 205, d'une installation radio VHF ou d'un radiotéléphone VHF portatif, dans les cas suivants :

- a) il s'agit d'un bâtiment transportant plus de six passagers;
- b) il s'agit d'un bâtiment remorqueur dont la remorque, à l'exclusion du câble de remorque, mesure 20 m ou plus de longueur.

Règlement technique de l'Accord des Grands Lacs

(3) Les installations radio VHF et les radiotéléphones VHF portatifs exigés en vertu du présent article doivent être conformes aux exigences des règles 1 à 2 du Règlement technique joint à l'*Accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique visant à assurer la sécurité sur les Grands Lacs par la radio, 1973*.

Navigation à l'extérieur de la zone océanique A1

207 Les bâtiments ci-après qui effectuent un voyage dont une partie est effectuée à l'extérieur de la zone océanique A1 doivent être munis d'un équipement de radiocommunication permettant d'établir des communications bidirectionnelles en tout temps avec un centre des Services de

possible, with another organization or person on shore that is providing communications with the vessel, if it is a vessel that

- (a) carries passengers more than two nautical miles from shore;
- (b) carries more than 6 passengers; or
- (c) is engaged on a near coastal voyage, Class 1 or an unlimited voyage.

Navigation outside internal waters and sea area A1

208 (1) A vessel to which Chapter IV of SOLAS does not apply and that is engaged on a voyage outside internal waters and sea area A1 must be equipped with radio equipment in accordance with Part C of Chapter IV of SOLAS if it

- (a) is a passenger vessel that is 20 m or more in length; or
- (b) has a gross tonnage of 300 or more.

Gulf of St. Lawrence

(2) For the purpose of this section, sea area A1 includes all of the Gulf of St. Lawrence.

Exception — VHF radio installation

(3) Despite subsection (1), a vessel may be equipped with a VHF radio installation capable of DSC specified in column 1 of item 2 of Schedule 3 instead of the VHF radio installation required by Part C of Chapter IV of SOLAS.

Regulation 14 of Chapter IV of SOLAS — type approval

(4) For the purpose of this section, the words “type approved by the Administration” used in Regulation 14 of Chapter IV of SOLAS must be read as “type approved by a competent authority”.

Regulation 15.6 of Chapter IV of SOLAS — interpretation

(5) For the purposes of this section, Regulation 15.6 of Chapter IV of SOLAS is to be interpreted as excluding the words “such methods as” and “as may be approved by the administration”.

Regulation 15.7 of Chapter IV of SOLAS — interpretation

(6) For the purposes of this section, the words “such as” used in Regulation 15.7 of Chapter IV of SOLAS is to be read as “from among” and that Regulation is to be interpreted as excluding the words “as may be approved by the administration”.

communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne ou, si cela est impossible, avec une autre organisation ou une personne situées sur la terre ferme assurant des communications avec le bâtiment :

- a) un bâtiment transportant des passagers à plus de deux mille marins du littoral;
- b) un bâtiment transportant plus de six passagers;
- c) un bâtiment effectuant un voyage à proximité du littoral, classe 1 ou un voyage illimité.

Navigation à l'extérieur des eaux intérieures et de la zone océanique A1

208 (1) Les bâtiments non assujettis au chapitre IV de SOLAS ci-après effectuant un voyage à l'extérieur des eaux intérieures et de la zone océanique A1 doivent être munis de l'équipement de radiocommunication conformément à la partie C de ce chapitre :

- a) les bâtiments à passagers de 20 m ou plus de longueur;
- b) les bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus.

Golfe du Saint-Laurent

(2) Pour l'application du présent article, la zone océanique A1 comprend tout le golfe Saint-Laurent.

Exception — Installation radio VHF

(3) Malgré le paragraphe (1), un bâtiment peut être muni d'une installation radio VHF permettant des communications au moyen d'un ASN visée à l'article 2 de la colonne 1 de l'annexe 3 au lieu de l'installation radio VHF exigée à la partie C du chapitre IV de SOLAS.

Règle 14 du chapitre IV de SOLAS — type approuvé

(4) Pour l'application du présent article, la mention « type approuvé par l'Administration » figurant à la règle 14 du chapitre IV de SOLAS vaut mention de « type approuvé par une autorité compétente ».

Règle 15.6 du chapitre IV de SOLAS — interprétation

(5) Pour l'application du présent article, la règle 15.6 du chapitre IV de SOLAS doit être interprété comme excluant les mentions « des méthodes comme » et « telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration ».

Règle 15.7 du chapitre IV de SOLAS — interprétation

(6) Pour l'application du présent article, « comme » figurant à la règle 15.7 du chapitre IV de SOLAS vaut mention de « entre » et cette règle doit être interprété comme excluant la mention « telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration ».

Regulation 15.7 of Chapter IV of SOLAS – exception

(7) Despite subsection (1), Regulation 15.7 of Chapter IV of SOLAS does not apply to a vessel that is engaged on a voyage in sea area A3 or sea area A4, if it meets the requirements of Regulation 15.6 of Chapter IV that applies to a vessel that is engaged on a voyage in sea area A1 or sea area A2.

SART

209 One of the SARTs required to be on board a vessel under the *Life Saving Equipment Regulations* or the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* must be stowed so that it is readily accessible for immediate use on board.

Float-free EPIRB

210 (1) A vessel must be equipped with a float-free EPIRB if

- (a)** the vessel is engaged on a near coastal voyage, Class 1 or an unlimited voyage; or
- (b)** the vessel is on a near coastal voyage, Class 2 and is more than 12 m in length.

Float-free EPIRB – location

(2) A float-free EPIRB required by this section must be fitted on board a vessel such that it would allow the EPIRB to

- (a)** float free should the vessel sink;
- (b)** be readily accessible near the position from which the vessel is normally navigated, unless it can be activated by remote control from that position; and
- (c)** be manually released and carried into a survival craft.

EPIRB or other equipment

(3) A vessel that is 12 m or less in length and that is engaged on a near coastal voyage, Class 2 and that is on the waters of the sea coasts of Canada, the waters of the Great Lakes, their connecting and tributary waters, or the waters of the St. Lawrence River must be equipped with

- (a)** a float-free EPIRB;
- (b)** a manually activated EPIRB;
- (c)** a PLB; or
- (d)** in the case of a vessel less than 8 m in length that operates exclusively in sea area A1, a waterproof portable VHF handheld radio capable of DSC.

Règle 15.7 du chapitre IV de SOLAS – Exception

(7) Malgré le paragraphe (1), la règle 15.7 du chapitre IV de SOLAS ne s'applique pas aux bâtiments qui effectuent un voyage dans la zone océanique A3 ou la zone océanique A4 s'ils sont conformes aux exigences de la règle 15.6 du chapitre IV qui s'appliquent aux bâtiments qui effectuent un voyage dans la zone océanique A1 ou la zone océanique A2.

Répondeurs SAR

209 Un des répondeurs SAR exigés à bord d'un bâtiment par le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* ou le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* doit être arrimé de manière à être facilement accessible pour utilisation immédiate à bord.

RLS à dégagement libre

210 (1) Les bâtiments doivent être munis d'une RLS à dégagement libre dans les cas suivants :

- a)** ils effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 1 ou un voyage illimité;
- b)** ils mesurent plus de 12 m de longueur et effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 2.

RLS à dégagement libre – emplacement

(2) La RLS à dégagement libre exigée par le présent article doit être placée à bord du bâtiment afin de permettre à la RLS :

- a)** de surnager librement si le bâtiment coule;
- b)** d'être facilement accessible depuis un endroit situé à proximité du poste d'où le bâtiment est habituellement gouverné, sauf si elle peut être déclenchée à distance depuis ce poste;
- c)** d'être dégagée manuellement et transportée à bord d'un bateau de sauvetage.

RLS ou autre équipement

(3) Les bâtiments de 12 m ou moins de longueur qui effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 2 dans les eaux du littoral du Canada, les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communicantes, ainsi que les eaux du fleuve Saint-Laurent doivent être munis, de l'un des équipements suivants :

- a)** une RLS à dégagement libre;
- b)** une RLS manuelle;
- c)** une BLP;
- d)** s'agissant d'un bâtiment de moins de 8 m de longueur exploité exclusivement dans la zone océanique A1, un radiotéléphone VHF portatif permettant des communications au moyen d'un ASN étanche à l'eau.

Manual EPIRB or other equipment — location

(4) A manually activated EPIRB, a PLB or a portable VHF handheld radio capable of DSC must be worn by the person in charge of the navigational watch or if that is not practicable, located in a manner and place that makes it readily accessible for immediate use in the event of abandonment of the vessel.

Broadcast service of maritime safety information

211 (1) A vessel that is engaged on a voyage in an area where there is a coordinated broadcast of maritime safety information over medium frequency, such as by an international NAVTEX service, must be equipped with a NAVTEX receiver or another receiver that is compatible with the broadcast service when it is making a voyage beyond the limits of sea area A1, if it is

- (a)** a vessel that carries more than 6 passengers;
- (b)** a fishing vessel of 24 m or more in length;
- (c)** a towboat with a gross tonnage of 150 or more; or
- (d)** a vessel of a gross tonnage of 300 or more.

Maritime safety information

(2) A vessel to which subsection (1) does not apply and that is engaged on a near coastal voyage, Class 1 or an unlimited voyage must have the necessary equipment to receive maritime safety information during the voyage.

Search and rescue VHF radio direction-finding apparatus

212 The following vessels must be equipped with a search and rescue VHF radio direction-finding apparatus:

- (a)** a government vessel used for search and rescue; and
- (b)** a standby vessel used to provide transport or assistance to employees employed on or in connection with exploration or drilling for, or the production, conservation, processing or transportation of oil or gas.

Documents and publications

213 Every vessel must have on board in a readily accessible location the following:

- (a)** the radio operator certificate for each of its the radio operators; and

RLS manuelle ou autre équipement — emplacement

(4) La RLS manuelle, la BLP et le radiotéléphone VHF portatif permettant des communications au moyen d'un ASN doivent être portés par la personne chargée du quart de navigation ou, si c'est en pratique impossible, placés de manière à être facilement accessible pour utilisation immédiate en cas d'abandon du bâtiment.

Service de diffusion de renseignements de sécurité maritime

211 (1) Les bâtiments ci-après qui effectue un voyage dans une zone desservie par un service de diffusion de renseignements de sécurité maritime sur moyenne fréquence, tel que le service NAVTEX international, doivent être munis d'un récepteur NAVTEX ou d'un récepteur compatible avec le service de diffusion lorsqu'ils effectuent un voyage au-delà des limites d'une zone océanique A1 :

- a)** un bâtiment transportant plus de six passagers;
- b)** un bâtiment de pêche de 24 m ou plus de longueur;
- c)** un bâtiment remorqueur d'une jauge brute de 150 ou plus;
- d)** tout autre bâtiment ayant une jauge brute de 300 ou plus.

Renseignements sur la sécurité maritime

(2) Les bâtiments qui ne sont pas visés par le paragraphe (1) doivent être munis de l'équipement nécessaire pour recevoir les renseignements sur la sécurité maritime pour le voyage prévu lorsqu'ils effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 1 ou un voyage illimité.

Radiogoniomètres VHF de recherche et de sauvetage

212 Les bâtiments suivants doivent être munis d'un radiogoniomètre VHF de recherche et de sauvetage :

- a)** les bâtiments d'État utilisés pour la recherche et le sauvetage;
- b)** les bâtiments de secours utilisés comme moyen de transport ou d'aide à l'intention des employés travaillant à l'exploration ou au forage pour la recherche de pétrole et de gaz, ou à la production, à la conservation, au traitement ou au transport de ce pétrole ou gaz, ou travaillant dans le contexte de ces activités.

Documents et publications

213 Les bâtiments doivent avoir à bord, à un endroit facilement accessible, les documents et publications suivants :

- a)** le certificat d'opérateur radio de chacun des opérateurs radio;

(b) at the main operating position of the radio installation,

(i) the Radio Aids to Marine Navigation, and

(ii) the radio inspection certificate for the radio installation, if a certificate is required by section 242.

Antenna plan

214 A vessel that is 20 m in length or more must have an antenna plan that indicates the relative position of each antenna.

Main operating position requirements

215 The main operating position of a radio installation must have

(a) a card of instructions, visibly displayed, setting out a clear summary of the radio distress procedures, such as TP 9878, *Distress and Safety Radiotelephone Procedures*, published by the Department of Transport;

(b) the following items, stored so as to be easily accessible:

(i) instructions to enable the radio equipment to be properly operated, and

(ii) the instructions, replacement parts and tools necessary to carry out routine maintenance and checks on the radio equipment, as recommended by the manufacturer or required by Division 2, that may be performed by persons who are not radio technicians; and

(c) a visibly displayed, reliable and accurate device for indicating time.

Spare antenna

216 A vessel of 20 m or more in length that is equipped with only one VHF radio installation must be equipped with a spare antenna accompanied by sufficient interconnecting cable to permit the fast replacement of the main antenna without retuning.

Sources of electrical energy

217 A vessel must be equipped with a supply of electrical energy sufficient to operate its radio installation and to charge any batteries used as part of the reserve source of energy for the radio installation.

b) au poste principal de l'installation radio :

(i) d'une part, les Aides radio à la navigation maritime,

(ii) d'autre part, le certificat d'inspection de radio de l'installation radio, si un certificat est exigé en vertu de l'article 242.

Plan d'antennes

214 Les bâtiments de 20 m ou plus de longueur doivent avoir un plan d'antennes qui indique la position relative de chacune des antennes.

Exigences du poste principal

215 Le poste principal d'une installation radio doit être muni de ce qui suit :

a) une fiche d'instructions telle que le document intitulé *Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques*, TP 9878 publié par le ministère des Transports, bien en vue, qui résume clairement les procédures radiotéléphoniques de détresse;

b) à un endroit facilement accessible, les éléments suivants :

(i) les instructions permettant l'utilisation adéquate de l'équipement de radiocommunication,

(ii) les instructions, les pièces de rechange et les outils nécessaires pour permettre l'entretien courant et la vérification de l'équipement de radiocommunication, qui sont recommandés par le fabricant ou exigés par la section 2 et qui peuvent être effectués par des personnes autres que les techniciens radio;

c) un dispositif fiable, bien en vue, pouvant indiquer précisément l'heure.

Antenne de rechange

216 Les bâtiments de 20 m ou plus de longueur n'ayant qu'une installation radio VHF doivent être munis d'une antenne de rechange préaccordée avec un câble d'interconnexion suffisamment long pour permettre le remplacement rapide de l'antenne principale sans un nouveau réglage.

Sources d'énergie électrique

217 Les bâtiments doivent disposer d'un approvisionnement suffisant en énergie électrique pour faire fonctionner leur installation radio et charger les batteries qui font partie de la source d'énergie de réserve de l'installation radio.

Reserve sources of energy

218 (1) A vessel that is 20 m or more in length, a vessel that carries more than 6 passengers or a towboat must have

(a) a reserve source of energy that meets the requirements of Division 2 and that is sufficient to supply its radio installation for the purpose of conducting distress and safety communications in the event of a failure of the main and emergency sources of electrical energy; and

(b) a permanent means, independent of the main and emergency sources of electrical energy, for internally or externally lighting the radio controls necessary for the operation of its radio installation.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a vessel that carries more than six passengers or a towboat, if

(a) it is less than 20 m in length;

(b) it is navigating in sea area A1; and

(c) it is equipped with a survival craft VHF radiotelephone or a waterproof portable VHF handheld radio capable of DSC.

DIVISION 2**Radio Equipment — Technical Requirements****Application — Canadian vessel**

219 (1) This Division, other than section 230, applies in respect of radio equipment, including all documentation for the equipment that a Canadian vessel must have on board to meet the requirements of Division 1, the *Life Saving Equipment Regulations* or the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations*.

Application — foreign vessel

(2) Sections 220, 221 and 225 and the requirement under subsection 242(2) to inspect the radio installation also apply in respect of any radio equipment, including documentation for the equipment that a foreign vessel in Canadian waters must have on board to meet the requirements of Division 1, the *Life Saving Equipment Regulations* or the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations*.

Source d'énergie de réserve

218 (1) Les bâtiments de 20 m ou plus de longueur, les bâtiments transportant plus de six passagers et les bâtiments remorqueurs doivent avoir à bord, à la fois :

a) une source d'énergie de réserve conforme aux exigences de la section 2 et suffisante pour alimenter leur installation radio afin d'assurer les communications de détresse et de sécurité, lors d'une défaillance de leurs sources d'énergie électrique principale et de secours;

b) un moyen permanent pour éclairer de l'intérieur ou de l'extérieur les commandes radio nécessaires à l'utilisation de son installation radio, indépendant des sources d'énergie électrique principale et de secours.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux bâtiments transportant plus de six passagers ni aux bâtiments remorqueurs si, à la fois :

a) ils mesurent moins de 20 m de longueur;

b) ils naviguent à l'intérieur de la zone océanique A1;

c) ils sont munis d'un radiotéléphone VHF pour bateaux de sauvetage ou d'un radiotéléphone VHF portatif permettant des communications au moyen d'un ASN étanche à l'eau.

SECTION 2**Équipement de radiocommunication — exigences techniques****Application — bâtiment canadien**

219 (1) La présente section, autre que l'article 230, s'applique à tout équipement de radiocommunication, y compris la documentation pour cet équipement, qu'un bâtiment canadien est tenu d'avoir à bord pour se conformer aux exigences de la section 1, du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* ou du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*.

Application — bâtiment étranger

(2) Les articles 220, 221 et 225 et l'exigence d'inspection de l'installation radio visée au paragraphe 242(2) s'appliquent, en outre, à tout équipement de radiocommunication, y compris la documentation pour cet équipement, qu'un bâtiment étranger se trouvant dans les eaux canadiennes est tenu d'avoir à bord pour se conformer aux exigences de la section 1, du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* ou du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*.

Application — section 230

(3) Section 230 applies to all EPIRBs and PLBs on board a Canadian vessel and a Canadian pleasure craft.

Compliance with this Division

220 The authorized representative of a vessel that is equipped with radio equipment to which this Division applies must ensure that the requirements of this Division are met.

General requirements for a radio installation

221 A radio installation must be

- (a)** installed on board a vessel so as to be
 - (i)** protected from mechanical, electrical or any other interference that would adversely affect its functioning,
 - (ii)** compatible with other radio and electronic equipment installed on the vessel and not to cause adverse electromagnetic or electrostatic interaction, and
 - (iii)** readily accessible for maintenance purposes and inspection;
- (b)** clearly marked with the vessel's name, call sign, maritime mobile service identity number and any other identifier that may be used in the course of transmitting or receiving communications; and
- (c)** located on a vessel
 - (i)** so as to maximize its safety and operational accessibility,
 - (ii)** so as to enable the monitoring of the distress and safety frequencies, including maritime safety information and the sending of distress signals or distress alerts from the position from which the vessel is normally navigated, and
 - (iii)** so as to protect it from the harmful effects of water, extremes of temperature and other adverse environmental conditions.

VHF radio accessibility

222 A VHF radiotelephone or a VHF radio installation must be accessible from the vessel's conning position and its operation, including the selection of channels, must be possible from that position.

Application — article 230

(3) L'article 230 s'applique à toute RLS ou BLP à bord d'un bâtiment canadien et d'une embarcation de plaisance canadienne.

Conformité avec la présente section

220 Le représentant autorisé d'un bâtiment ayant un équipement de radiocommunication auquel la présente section s'applique veille à ce que les exigences de la présente section soient respectées.

Exigences générales applicables aux installations radio

221 Les installations radio doivent :

- a)** être installées à bord d'un bâtiment de manière, à la fois :
 - (i)** à ce qu'aucun brouillage nuisible d'origine mécanique, électrique ou autre ne nuise à leur bon fonctionnement,
 - (ii)** à être compatibles sur les plans électromagnétique et électrostatique avec les autres équipements de radiocommunication et électroniques installés à bord du bâtiment et à ce que toute interaction nuisible de l'équipement électronique soit évitée,
 - (iii)** à être facilement accessibles pour l'entretien et l'inspection;
- b)** afficher bien en évidence le nom du bâtiment, l'indicatif d'appel, le numéro d'identification du service mobile maritime et tout autre identificateur pouvant être utilisé lors de la transmission ou de la réception des communications;
- c)** être situées à bord d'un bâtiment à un endroit qui leur permet, à la fois :
 - (i)** de bénéficier d'une sécurité et d'une disponibilité opérationnelle maximales,
 - (ii)** de surveiller les fréquences de détresse et de sécurité, y compris les renseignements sur la sécurité maritime, et d'envoyer des signaux de détresse ou des alertes de détresse depuis le poste d'où le bâtiment est habituellement gouverné,
 - (iii)** d'être protégées des effets nuisibles de l'eau, des températures extrêmes et d'autres conditions ambiantes défavorables.

Accessibilité — radio VHF

222 Les radiotéléphones VHF ou les installations radio VHF doivent être accessibles depuis le poste de commandement et leur fonctionnement, y compris le choix de la voie, doit être possible depuis ce poste.

Position of the vessel

223 If radio equipment is capable of automatically providing the vessel's position when transmitting a distress alert, the vessel's position and the time the vessel was at that position must be made available from a global navigation satellite system receiver for transmission by the radio equipment.

Radio equipment standards

224 (1) The radio equipment referred to in column 1 of Schedule 3 must be type approved by a competent authority as conforming to the following standards:

- (a) the performance standards in the annex to IMO Resolution A.694(17), *General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for Electronic Navigational Aids*;
- (b) the testing standards IEC 60945, *Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems — General Requirements — Methods of Testing and Required Test Results*; and
- (c) subject to subsection (2), the standards set out for that equipment in column 2 and in column 3 or 4 of Schedule 3.

Exception — equivalent standard

(2) The equipment may be type approved by a competent authority as meeting a standard that provides a level of safety that is equivalent to or higher than that of a standard for that equipment required under paragraph (1)(c).

Proof of type approval

(3) The type approval referred to in subsection (1) must be proved by either of the following issued by the competent authority:

- (a) a label that is securely affixed to the equipment in a readily visible location; or
- (b) a document that is kept in a readily accessible location on board the vessel.

Language of proof

(4) If the label or document referred to in subsection (3) is written in a language other than English or French, it must be accompanied by an English or French translation.

Position du bâtiment

223 Lorsque l'équipement de radiocommunication permet de préciser automatiquement la position du bâtiment lors d'une alerte en cas de détresse, la position du bâtiment et l'heure à laquelle il était à cette position doivent être disponibles pour être transmises par l'équipement de radiocommunication à partir d'un récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système mondial de navigation par satellite.

Normes relatives à l'équipement de radiocommunication

224 (1) L'équipement de radiocommunication visé à la colonne 1 de l'annexe 3 doit être d'un type approuvé par une autorité compétente attestant de sa conformité aux normes suivantes :

- a) la norme de fonctionnement de l'annexe de la résolution A.694(17) de l'OMI intitulée *Prescriptions générales applicables au matériel radioélectrique de bord faisant partie du système mondial de détresse et de sécurité en mer et aux aides électroniques à la navigation*;
- b) la norme d'essai CEI 60945, intitulée *Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Spécifications générales — Méthodes d'essai et résultats exigibles*;
- c) sous réserve du paragraphe (2), les normes prévues à la colonne 2 de l'annexe 3 en regard de cet équipement et soit celles prévues à la colonne 3, soit celles prévues à la colonne 4 de cette annexe en regard de cet équipement.

Exception — norme équivalente

(2) L'équipement peut être d'un type approuvé par une autorité compétente attestant de sa conformité à une norme offrant un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui de la norme exigée en vertu de l'alinéa (1)c) en regard de cet équipement .

Preuve d'approbation type

(3) La preuve du type approuvé visé au paragraphe (1) est établie par l'un des documents ci-après, délivré par l'autorité compétente :

- a) une étiquette fixée solidement à l'équipement à un endroit facilement visible;
- b) un document conservé à un endroit facilement accessible à bord du bâtiment.

Traduction anglaise ou française

(4) L'étiquette ou le document visé au paragraphe (3) rédigé dans une autre langue que l'anglais ou le français doit être accompagné d'une traduction française ou anglaise.

Portable VHF handheld radio with DSC

225 (1) A portable VHF handheld radio capable of DSC must

- (a)** be capable of transmitting and receiving distress and safety alerts using DSC on frequency 156.525 MHz (channel 70);
- (b)** be capable of transmitting and receiving radiotelephony on
 - (i)** the distress and safety frequency of 156.8 MHz (channel 16),
 - (ii)** the primary inter-vessel safety communication frequency of 156.3 MHz (channel 6),
 - (iii)** the bridge-to-bridge communication frequency of 156.65 MHz (channel 13),
 - (iv)** the public correspondence frequency specifically assigned for the area in which the vessel is navigating, and
 - (v)** any other VHF frequencies that are necessary for safety purposes in the area in which the vessel is navigating;
- (c)** be capable of receiving communications on
 - (i)** a VHF frequency specifically assigned for the transmission of maritime safety information in the area in which the vessel is navigating, or
 - (ii)** if no frequency is specifically assigned in the area in which the vessel is navigating, any other frequency used for transmitting maritime safety information,
- (d)** be certified as waterproof by the manufacturer;
- (e)** not be unduly affected by exposure to seawater, oil, or the sun;
- (f)** be of robust mechanical construction;
- (g)** have an internal receiver and antenna for the global navigation satellite system capable of providing an accurate position within 90 seconds of being switched on, when provided with an unobstructed view of the sky; and
- (h)** be capable of six hours of operation, with a duty cycle of 10% transmitting, 10% receiving above squelch level and 80% receiving below squelch level.

Radiotéléphone VHF portatif avec ASN

225 (1) Les radiotéléphones VHF portatifs permettant des communications au moyen d'un ASN doivent, à la fois :

- a)** pouvoir émettre et recevoir des signaux de détresse et de sécurité ASN sur la fréquence 156,525 MHz (voie 70);
- b)** pouvoir transmettre et recevoir des messages radio sur les fréquences suivantes :
 - (i)** la fréquence de détresse et de sécurité de 156,8 MHz (voie 16),
 - (ii)** la fréquence principale pour les communications de sécurité entre les bâtiments de 156,3 MHz (voie 6),
 - (iii)** la fréquence de 156,65 MHz (voie 13) pour les communications de passerelle à passerelle,
 - (iv)** la fréquence de correspondance publique réservée à la zone où le bâtiment navigue,
 - (v)** toute autre fréquence VHF nécessaire aux fins de sécurité dans la zone où le bâtiment navigue;
- c)** pouvoir recevoir des communications :
 - (i)** soit sur une fréquence VHF réservée pour la transmission des renseignements sur la sécurité maritime dans la zone où le bâtiment navigue,
 - (ii)** soit sur toute autre fréquence pour la transmission de renseignements sur la sécurité maritime, lorsqu'aucune fréquence n'est réservée pour la zone où le bâtiment navigue;
- d)** être certifié étanche à l'eau par le fabricant;
- e)** ne pas être indûment compromis par l'exposition à l'eau de mer, à l'huile ou au soleil;
- f)** avoir une conception mécanique robuste;
- g)** être muni d'une antenne et d'un récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système mondial de navigation par satellite interne leur permettant d'indiquer la position exacte dans les 90 secondes suivant l'activation, avec une vue non obstruée du ciel;
- h)** avoir une autonomie de six heures, avec un cycle de fonctionnement de 10 % pour la transmission, de 10 % pour la réception au-dessus du seuil de blocage automatique et de 80 % pour la réception en dessous du seuil de blocage automatique.

Rechargeable battery

(2) A portable VHF handheld radio capable of DSC that is powered by a rechargeable battery must be accompanied with a device capable of fully charging the battery from empty within 10 hours.

Supplementary VHF radio

226 (1) If a vessel is equipped with a supplementary VHF radio installation to meet the requirements of section 206, it must be functionally independent from the VHF radio installation required under section 205.

Source of energy

(2) The VHF radio installations referred to in subsection (1) may be connected to the main source of energy for the vessel, but one of the installations must have a source of energy that is both separate from the main source and located in the upper part of the vessel.

VHF radio antenna

227 The antenna of a VHF radio installation must be

- (a)** capable of transmitting and receiving a vertically polarized signal;
- (b)** installed as high as is practicable on a vessel and in such a manner as to provide an omnidirectional radiation pattern; and
- (c)** connected to the radio installation by the shortest possible transmission line.

Battery-powered VHF radio

228 (1) If batteries are the main source of energy for a VHF radio installation on board a vessel, the batteries must

- (a)** be located in the upper part of the vessel;
- (b)** have sufficient capacity to operate the VHF radio installation; and
- (c)** be accompanied with a device capable of fully charging the batteries from empty within 10 hours.

Exception to paragraph (1)(a)

(2) If it is impracticable to locate the batteries in the upper part of a vessel whose construction was begun before June 1, 1978 or that is less than 20 m in length, they must be located as high in the hull as is practicable.

MF/HF radio installations

229 An MF/HF radio installation's transmitter on board a vessel must be capable of delivering 125 W peak envelope power at the output of the transmitter.

Batterie rechargeable

(2) Un radiotéléphone VHF portatif permettant des communications au moyen d'un ASN muni d'une batterie rechargeable doit être accompagné d'un dispositif pour la recharger entièrement dans un délai de dix heures lorsqu'elle est vide.

Radio VHF supplémentaire

226 (1) Lorsqu'un bâtiment est muni d'une installation radio VHF supplémentaire en application de l'article 206, celle-ci doit avoir un fonctionnement indépendant de l'installation radio VHF exigée en vertu de l'article 205.

Source d'énergie

(2) Les installations visées au paragraphe (1) peuvent être connectées à la source principale d'énergie électrique du bâtiment, mais une des installations doit être connectée à une source d'énergie, autre que la source principale, qui est située dans la partie supérieure du bâtiment.

Antenne de radio VHF

227 L'antenne de toute installation radio VHF doit, à la fois :

- a)** pouvoir transmettre et recevoir des signaux à polarisation verticale;
- b)** être installée aussi haut que possible à bord d'un bâtiment de façon à produire un diagramme de rayonnement omnidirectionnel;
- c)** être connectée à l'installation radio par la ligne de transmission la plus courte possible.

Source d'énergie de radio VHF — batteries

228 (1) Lorsqu'elles constituent la source principale d'énergie électrique d'une installation radio VHF à bord d'un bâtiment, les batteries doivent, à la fois :

- a)** être situées dans la partie supérieure du bâtiment;
- b)** avoir une capacité suffisante pour faire fonctionner l'installation radio VHF;
- c)** être accompagnées d'un dispositif pour les recharger entièrement dans un délai de dix heures lorsqu'elles sont vides.

Exception — alinéa (1)a)

(2) S'agissant d'un bâtiment de moins de 20 m de longueur ou dont la construction était commencée avant le 1^{er} juin 1978, lorsqu'il est impossible de placer les batteries dans la partie supérieure du bâtiment, celles-ci doivent être placées le plus haut possible dans la coque.

Installations radio MF/HF

229 L'émetteur de l'installation radio MF/HF à bord d'un bâtiment doit avoir une puissance en crête d'au moins 125 W à la sortie de l'émetteur.

Beacon registration

230 (1) The authorized representative must register an EPIRB or PLB with the Canadian Beacon Registry maintained by the Department of National Defence.

Updating the Canadian Beacon Registry

(2) The authorized representative must provide an update to the information contained in the Canadian Beacon Registry within 30 days of a change in the information.

Technical Requirements — EPIRB and PLB

231 (1) Every EPIRB and PLB must be type approved by COSPAS-SARSAT, attesting to its conformity with the technical requirements of standard C/S T.007 entitled *COSPAS-SARSAT 406 MHz Distress Beacon Type Approval Standard* published by COSPAS-SARSAT.

On-board type approval document

(2) The type approval referred to in subsection (1) must be proved by a type approval certificate issued by COSPAS-SARSAT that is kept in a readily accessible location on board.

Replacing the automatic release mechanism — EPIRB

232 (1) The automatic release mechanism of an EPIRB must be marked with the replacement date determined by the manufacturer and be replaced on or before that date in accordance with the manufacturer's instructions.

Replacing the battery — EPIRB or PLB

(2) The battery of an EPIRB or PLB must be replaced in the following cases in accordance with the manufacturer's instructions:

- (a)** after the use of the EPIRB or PLB in an emergency;
- (b)** after an inadvertent activation of the EPIRB or PLB;
- (c)** if required as a result of an inspection or testing of the EPIRB or PLB; or
- (d)** on or before the expiry date indicated on the battery.

Replacing the battery — SART

233 The battery of a SART must be replaced in accordance with the manufacturer's instructions on or before the expiry date indicated on the battery.

Inscription de la balise

230 (1) Le représentant autorisé d'un bâtiment enregistre une RLS ou une BLP dans le Registre canadien des balises tenu par le ministère de la Défense nationale.

Mise à jour du Registre canadien des balises

(2) Le représentant autorisé du bâtiment met à jour les renseignements contenus dans le Registre canadien des balises eu égard à la balise enregistrée dans les 30 jours d'un changement apporté à ces renseignements.

Exigences techniques — RLS et BLP

231 (1) Les RLS et BLP doivent être d'un type approuvé par COSPAS-SARSAT attestant de leur conformité aux exigences techniques du document C/S T.007 intitulé *COSPAS-SARSAT 406 MHz Distress Beacon Type Approval Standard* publié par COSPAS-SARSAT.

Certificat d'approbation type à bord

(2) La preuve du type approuvé visé au paragraphe (1) est établie par un certificat d'approbation type délivré par COSPAS-SARSAT conservé à un endroit facilement accessible à bord.

Remplacement du dispositif de dégagement automatique — RLS

232 (1) Le dispositif de dégagement automatique d'une RLS doit comporter la date de remplacement établie par le fabricant indiquée sur le dispositif et être remplacé au plus tard à cette date conformément aux instructions du fabricant.

Remplacement de la batterie — RLS ou BLP

(2) La batterie placée dans une RLS ou une BLP doit être remplacée dans les cas ci-après, conformément aux instructions du fabricant :

- a)** après l'utilisation de la RLS ou de la BLP en cas d'urgence;
- b)** après la mise en marche accidentelle de la RLS ou de la BLP;
- c)** si nécessaire suite à l'inspection ou à l'essai de la RLS ou de la BLP;
- d)** au plus tard à la date d'expiration indiquée sur la batterie.

Remplacement de la batterie — répondeur SAR

233 La batterie d'un répondeur SAR doit être remplacée, au plus tard à la date d'expiration indiquée sur la batterie, conformément aux instructions du fabricant.

Survival craft VHF radiotelephone — battery

234 A battery used to power a survival craft VHF radiotelephone must

- (a) if the battery is non-rechargeable, be replaced, on or before the expiry date indicated on the battery; or
- (b) if the battery is rechargeable, be maintained in a fully charged condition while the vessel is at sea and the radiotelephone is not being used for communication purposes.

Search and rescue VHF radio direction-finding equipment

235 Search and rescue VHF radio direction-finding equipment must

- (a) be capable of receiving amplitude-modulated signals on frequency 121.5 MHz;
- (b) be capable of receiving frequency or phase-modulated signals on frequency 156.8 MHz (channel 16); and
- (c) provide an automatic indication-of-direction signal that is received when the source of the signal is located within an arc of 30° on either side of the vessel's bow.

Reserve source of energy

236 (1) If a vessel is required to have a reserve source of energy under section 218, it must be capable of

- (a) being used immediately in the event of a failure of the main source of electrical energy; and
- (b) simultaneously operating
 - (i) the VHF radio installation,
 - (ii) the lighting required by paragraph 218(1)(b), and
 - (iii) the radio equipment that the vessel must be equipped with under section 208.

Capacity

(2) The reserve source of energy must have a capacity to provide electrical energy for

- (a) one hour, if the radio equipment is provided with an emergency source of electrical power that meets the standards set out in TP 127, *Ship Electrical Standards*, published by the Department of Transport; and

Batterie — radiotéléphone VHF pour bateaux de sauvetage

234 La batterie qui alimente le radiotéléphone VHF pour bateaux de sauvetage doit :

- a) dans le cas où elle n'est pas rechargeable, être remplacée, au plus tard à la date d'expiration indiquée sur la batterie;
- b) dans le cas où elle est rechargeable, être maintenue à pleine charge tant que le bâtiment est en mer et que le radiotéléphone n'est pas utilisé pour effectuer des communications.

Matériel de radiogoniométrie VHF de recherche et sauvetage

235 Le matériel de radiogoniométrie VHF de recherche et sauvetage doit satisfaire aux exigences suivantes :

- a) pouvoir recevoir des signaux modulés en amplitude à une fréquence de 121,5 MHz;
- b) pouvoir recevoir des signaux modulés en fréquence ou en phase à une fréquence de 156,8 MHz (voie 16);
- c) fournir une indication automatique de la direction du signal reçu lorsque la source du signal est située à l'intérieur d'un arc de 30° d'un côté ou de l'autre côté de la proue du bâtiment.

Source d'énergie de réserve

236 (1) Lorsqu'un bâtiment est tenu d'avoir une source d'énergie de réserve en vertu de l'article 218, la source d'énergie de réserve de celui-ci doit pouvoir :

- a) être mise immédiatement en service en cas de défaillance de la source d'énergie électrique principale;
- b) alimenter simultanément :
 - (i) l'installation radio VHF,
 - (ii) l'éclairage exigé à l'alinéa 218(1)b),
 - (iii) l'équipement de radiocommunication dans le cas d'un bâtiment devant être muni d'un tel équipement en vertu de l'article 208.

Capacité

(2) La source d'énergie de réserve doit avoir une capacité permettant de fournir de l'énergie électrique pendant l'une des périodes suivantes :

- a) une heure, si l'équipement de radiocommunication est alimenté par une source d'alimentation électrique de secours conforme aux normes énoncées dans le

(b) six hours, in any other case.

Electrical capacity

(3) The electrical capacity of the reserve source of energy under distress conditions must, for the period prescribed in subsection (2), be equal to the aggregate of

- (a) one half of the electrical capacity necessary for the transmission of communications;
- (b) the electrical capacity necessary for the continuous reception of communications; and
- (c) the electrical capacity necessary for the continuous operation of any additional radio equipment or lighting connected to that reserve source of energy.

Independence

(4) The reserve source of energy must be independent of the propelling power of the vessel and the vessel's electrical system.

Simultaneous supply

(5) The reserve source of energy must, for the period prescribed by subsection (2), be capable of simultaneously supplying energy

- (a) to all radio installations that can be connected to the reserve source of energy at the same time; or
- (b) if only one radio installation can be connected to the reserve source of energy at the same time as a VHF radio installation, to the radio installation that uses the most power.

Electrical lighting

(6) The reserve source of energy must be used to supply the electrical lighting for a radio installation unless the electrical lighting has an independent source of energy that meets the capacity requirements set out in subsection (2).

Reserve source of energy consisting of rechargeable batteries

237 (1) If the reserve source of energy consists of rechargeable batteries, a vessel must have

- (a) a means of recharging the batteries from empty to the minimum capacity required within 10 hours; or

document intitulé *Normes d'électricité régissant les navires*, TP 127 publié par le ministère des Transports;

b) six heures, dans les autres cas.

Charge électrique

(3) La charge électrique que doit fournir la source d'énergie de réserve en cas de détresse, pour la période visée au paragraphe (2), doit correspondre à la somme des éléments suivants :

- a) la moitié de la charge électrique nécessaire à la transmission des communications;
- b) la charge électrique nécessaire à la réception continue des communications;
- c) la charge électrique nécessaire pour l'utilisation continue de tout équipement de radiocommunication ou dispositif d'éclairage supplémentaires raccordés à cette source d'énergie de réserve.

Indépendance

(4) La source d'énergie de réserve doit être indépendante de la puissance propulsive du bâtiment et du réseau électrique du bâtiment.

Alimentation simultanée

(5) La source d'énergie de réserve doit, pendant les périodes visées au paragraphe (2), pouvoir alimenter simultanément :

- a) soit toutes les installations radio qui peuvent être raccordées simultanément à la source d'énergie de réserve;
- b) soit l'installation radio qui consomme le plus d'énergie électrique, dans le cas où il n'est possible de raccorder simultanément avec l'installation radio VHF qu'une seule installation radio à la source d'énergie de réserve.

Éclairage électrique

(6) La source d'énergie de réserve doit être utilisée pour fournir l'éclairage électrique à l'installation radio à moins que l'éclairage électrique ne soit pourvu d'une source d'énergie électrique indépendante qui satisfait aux exigences relatives à la capacité prévues au paragraphe (2).

Source d'énergie de réserve constituée de batteries rechargeables

237 (1) Lorsque la source d'énergie de réserve est constituée de batteries rechargeables, le bâtiment doit être muni :

- a) soit d'un dispositif pour recharger les batteries dans un délai de dix heures lorsqu'elles sont vides, jusqu'à la capacité minimale de la source d'énergie requise;

(b) for a vessel that is less than 20 m in length, a reserve battery of a capacity sufficient for the duration of the voyage.

Installation of rechargeable batteries

(2) Rechargeable batteries that constitute the reserve source of energy for a radio installation must be installed so that they

(a) are maintained at all times at the temperature specified by the manufacturer of the batteries; and

(b) provide, when fully charged, the minimum number of hours of operation required by subsection 236(2), regardless of meteorological conditions.

Failure of electrical energy

(3) If a radio installation requires an uninterrupted input of data from the vessel's global navigation satellite system receiver in order to function properly, the means to ensure the continuous input of the data must be provided in the event of a failure of the vessel's main or emergency source of electrical energy.

Assessments and tests before a voyage

238 A radio operator must, before embarking on a voyage, ensure that the radio equipment is in proper operating condition.

Assessment of radio installation at sea

239 (1) A radio operator must, while a vessel is at sea, assess

(a) daily the operating condition of a radio installation; and

(b) subject to subsection (2), in the case of a VHF radio installation, MF radio installation or MF/HF radio installation, weekly by means of normal communications or a test call carried out within the communication range of either a radio installation or a coast station that is capable of DSC, the operating condition of the radio installation.

Test call

(2) When, for longer than a week, a vessel has been out of the communication range of a radio installation or a coast station that is capable of DSC, a radio operator must make the test call at the first opportunity after the vessel is within the communication range of a coast station in order to assess the operating condition of the radio installation.

(b) soit, s'agissant d'un bâtiment de moins de 20 m de longueur, d'une batterie de réserve de capacité suffisante pour la durée du voyage.

Installation des batteries rechargeables

(2) Les batteries rechargeables qui constituent la source d'énergie de réserve d'une installation radio doivent être installées de manière à :

a) d'une part, demeurer de façon continue à la température spécifiée par le fabricant des batteries;

b) d'autre part, fournir, lorsqu'elles sont à pleine charge, le nombre minimal d'heures de fonctionnement exigé par le paragraphe 236(2), quelles que soient les conditions météorologiques.

Défaillance de la source d'énergie électrique

(3) Les installations radio qui ont besoin de recevoir de façon continue des données à partir d'un récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système mondial de navigation par satellite pour fonctionner correctement doivent être munies de moyens pour assurer la transmission continue de ces données, en cas de défaillance de la source d'énergie électrique principale ou de secours du bâtiment.

Évaluations et vérifications avant un voyage

238 Avant d'entreprendre un voyage, l'opérateur radio veille à ce que l'équipement de radio soit en bon état de fonctionnement.

Évaluations de l'installation radio en mer

239 (1) Lorsque le bâtiment est en mer, l'opérateur radio évalue, à la fois :

a) quotidiennement l'état de fonctionnement de l'installation radio;

b) sous réserve du paragraphe (2), s'agissant d'une installation radio VHF, d'une installation radio MF ou d'une installation radio MF/HF, hebdomadairement l'état de fonctionnement de l'installation radio au moyen de communications ordinaires ou d'un appel d'essai effectué à portée de communication d'une station côtière ou d'une installation radio permettant des communications au moyen de l'ASN.

Appel d'essai

(2) Lorsqu'un bâtiment se trouve, durant plus d'une semaine, hors de portée de communication d'une station côtière ou d'une installation radio permettant des communications au moyen de l'ASN, l'opérateur radio effectue un appel d'essai dès que possible lorsque le bâtiment se trouve à portée de communication d'une station côtière afin d'évaluer l'état de fonctionnement de l'installation radio.

Testing transmitter functioning

(3) A radio operator must, when testing the operating condition of a radio installation transmitter, use the antenna normally used for the transmitter.

Restoring to proper functioning

(4) If an assessment referred to in subsection (1) or (2) indicates that the radio equipment or the reserve source of energy is not operating properly, the equipment or source of energy shall be restored to its proper operating condition without delay.

Verifying condition of out of service radio installation

(5) If a radio installation is out-of-service for more than 30 days, a radio operator must verify, within the seven days before the vessel embarks on a voyage, that the radio equipment is in proper operating condition and must enter that information in the radio log.

Radio equipment batteries

240 (1) Where batteries constitute a source of electrical energy for radio equipment, other than an EPIRB or PLB, they must be

- (a)** tested daily, to determine the state of their charge;
- (b)** checked once each month, to determine the physical condition of the batteries, their connections and compartment; and
- (c)** sufficiently charged to permit the continuous operation of the radio equipment for the duration of the voyage.

Reserve rechargeable batteries

(2) Rechargeable batteries that constitute a reserve source of electrical energy for any radio equipment must undergo

- (a)** unless the battery manufacturer advises otherwise, once a year, when a vessel is not at sea, a check of their capacity by fully discharging and recharging them, using normal operating current and their battery rating period; and
- (b)** an assessment of their charge without any significant discharge of the batteries
 - (i)** immediately before the vessel embarks on a voyage, and
 - (ii)** each week, while the vessel is at sea.

Vérification du fonctionnement d'un émetteur

(3) Lorsqu'il vérifie l'état de fonctionnement d'un émetteur d'une installation radio, l'opérateur radio utilise l'antenne normalement utilisée avec cet émetteur.

Remise en bon état de fonctionnement

(4) Lorsque l'évaluation visée aux paragraphes (1) ou (2) indique que l'équipement de radiocommunication ou que la source d'énergie de réserve ne fonctionne pas correctement, l'équipement ou la source d'énergie de réserve doit être remise sans délai en bon état de fonctionnement.

Vérification du fonctionnement d'une installation radio hors service

(5) Lorsque l'installation radio est hors service pendant plus de 30 jours, l'opérateur radio doit vérifier, dans les sept jours avant que le bâtiment n'entreprenne un voyage, que l'équipement de radiocommunication fonctionne correctement et inscrire une mention à cet effet dans le livret de radio.

Batteries d'équipement de radiocommunication

240 (1) Les batteries qui constituent une source d'énergie électrique de tout équipement de radiocommunication, à l'exception d'une RLS ou d'une BLP, doivent être à la fois :

- a)** vérifiées quotidiennement aux fins d'évaluation de leur état de charge;
- b)** vérifiées mensuellement aux fins d'évaluation de leur condition physique ainsi que celle de leurs raccordements et de leur compartiment;
- c)** suffisamment chargées pour permettre l'utilisation de l'équipement de radiocommunication pendant toute la durée du voyage.

Batteries rechargeables de réserve

(2) Les batteries rechargeables qui constituent la source d'énergie de réserve de l'équipement de radiocommunication doivent être vérifiées et évaluées aux périodes et de la manière suivantes :

- a)** lorsque le bâtiment n'est pas en mer, une vérification annuelle de leur capacité au cours de laquelle elles sont entièrement déchargées puis rechargées au moyen d'un courant de service normal et de leur courant nominal en service continu, à moins d'indication contraire du fabricant de batteries;
- b)** une évaluation de leur charge sans causer de décharge importante des batteries :
 - (i)** immédiatement avant que le bâtiment n'entreprenne un voyage,
 - (ii)** s'agissant d'un bâtiment en mer, hebdomadairement.

Inspection and testing of EPIRB or PLB

241 (1) An EPIRB or PLB, other than an EPIRB or PLB stowed in an inflatable life raft, must be inspected and tested by a radio operator on installation and at least once every six months after that, in accordance with the manufacturer's instructions.

Inspection and testing of a SART

(2) A SART must be inspected and tested by the radio operator on installation and at least once every six months thereafter, in accordance with the manufacturer's instructions.

VHF radiotelephone testing

(3) A survival craft VHF radiotelephone must be tested by a radio operator during each boat and fire drill held on board the vessel, if the radiotelephone has a power source that can be replaced or recharged by the user.

Inspection — non-safety convention vessel

242 (1) The master of a vessel described below, other than a Safety Convention vessel, must ensure that the radio installation is inspected by a radio inspector within the 30 days before the vessel embarks on a voyage for the first time:

- (a)** a vessel that is 20 m or more in length;
- (b)** a towboat; or
- (c)** a passenger vessel on a voyage any part of which is in Sea Area A1 or more than five nautical miles from shore on the sea coasts of Canada.

Inspection — Safety Convention vessel

(2) The master of a Safety Convention vessel must have on board a ship safety certificate issued in accordance with Regulation 12 or 13 of Part B, Chapter I, SOLAS.

Subsequent inspections

(3) The master of a vessel to which subsection (1) applies must ensure that the radio installation is inspected by a radio inspector,

- (a)** within 48 months of the previous inspection, in the case of a vessel that is not certified under the Act to engage in voyages other than sheltered waters voyages; and

Inspection et mise à l'essai de RLS ou BLP

241 (1) Les RLS ou les BLP, autres qu'une RLS ou une BLP arrimée à un radeau de sauvetage gonflable, doivent faire l'objet d'une inspection et d'une mise à l'essai par un opérateur radio au moment de l'installation et au moins une fois tous les six mois par la suite, conformément aux instructions du fabricant.

Inspection et mise à l'essai de répondeurs SAR

(2) Les répondeurs SAR doivent faire l'objet d'une inspection et d'une mise à l'essai par un opérateur radio au moment de l'installation et au moins une fois tous les six mois par la suite, conformément aux instructions du fabricant.

Mise à l'essai de radiotéléphones VHF

(3) Les radiotéléphones VHF pour bateaux de sauvetage doivent faire l'objet d'une mise à l'essai par un opérateur radio lors des exercices d'embarcation et d'incendie tenus à bord du bâtiment, s'ils sont munis d'une source d'énergie électrique que l'utilisateur peut remplacer ou recharger.

Inspection — bâtiments non assujettis à la Convention sur la sécurité

242 (1) Le capitaine d'un bâtiment ci-après, autre qu'un bâtiment assujetti à la Convention sur la sécurité, veille à ce que l'installation radio soit inspectée par un inspecteur de radio dans les 30 jours avant que le bâtiment n'entreprenne un voyage pour la première fois :

- a)** un bâtiment de 20 m ou plus de longueur;
- b)** un bâtiment remorqueur;
- c)** un bâtiment à passagers au cours d'un voyage dont une partie est effectuée dans la zone océanique A1 ou à plus de cinq mille marins du rivage dans le littoral du Canada.

Inspection — bâtiments assujettis à la Convention sur la sécurité

(2) Le capitaine d'un bâtiment assujetti à la Convention sur la sécurité doit avoir à bord un certificat de sécurité délivré en vertu des règles 12 ou 13 de la partie B du chapitre I de SOLAS.

Inspections subséquentes

(3) Le capitaine d'un bâtiment assujetti au paragraphe (1) veille à ce que l'installation radio soit inspectée de nouveau par un inspecteur de radio avant l'expiration des périodes suivantes, selon le cas :

- a)** 48 mois à compter de la date de la dernière inspection, s'agissant d'un bâtiment qui n'est pas certifié, en vertu de la Loi, pour effectuer des voyages autres que des voyages en eaux abritées;

(b) within 12 months of the previous inspection, in the case of a vessel that is certified under the Act to engage in voyages other than sheltered waters voyages.

Exception — Great Lakes Agreement

(4) The master of a vessel that is required to be inspected under the *Agreement between Canada and the United States of America for Promotion of Safety on the Great Lakes by Means of Radio, 1973* does not need to comply with subsection (3) if the vessel engages exclusively on voyages in the Great Lakes Basin.

Inspections — Great Lakes Agreement

(5) The master of a vessel that is required to be inspected under the *Agreement between Canada and the United States of America for Promotion of Safety on the Great Lakes by Means of Radio, 1973*, must have on board a ship station inspection certificate issued in accordance with the Agreement.

Radio inspection certificate

(6) Where the radio installation inspection required by this section demonstrates that the radio installation, including its documentation, conforms to the requirements of this section, the radio inspector must issue a radio inspection certificate and must cite any decision of the Marine Technical Review Board granting any replacement or exemption from a requirement of these Regulations under subsection 28(4) of the Act.

Radio inspection certificate validity

(7) A radio inspection certificate is valid for a period of

- (a)** 48 months beginning on the date the certificate is issued, in the case of the vessel referred to in paragraph (3)(a);
- (b)** 12 months beginning on the date the certificate is issued, in the case of the vessel referred to in paragraph (3)(b); or
- (c)** 13 months beginning on the date the certificate is issued, in the case of the vessel referred to in subsection (5).

DIVISION 3

Radiotelephone Procedures

Application — Canadian vessels

243 (1) Sections 244 to 250 apply in respect of radio equipment, including all documentation for the equipment, that a Canadian vessel must have on board to meet the requirements of Division 1.

b) 12 mois à compter de la date de la dernière inspection, s'agissant d'un bâtiment certifié, en vertu de la Loi, pour effectuer des voyages autres que des voyages en eaux abritées.

Exception — Accord des Grands Lacs

(4) Le capitaine d'un bâtiment dont l'inspection est exigée aux termes de l'*Accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique visant à assurer la sécurité sur les Grands Lacs par la radio, 1973* n'a pas à se conformer aux exigences du paragraphe (3) si le bâtiment effectue seulement des voyages dans le bassin des Grands Lacs.

Inspections — Accord des Grands Lacs

(5) Le capitaine d'un bâtiment dont l'inspection est exigée aux termes de l'*Accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique visant à assurer la sécurité sur les Grands Lacs par la radio, 1973*, doit avoir à bord un certificat d'inspection délivré en vertu de cet accord.

Certificat d'inspection de radio

(6) Lorsque l'inspection d'équipement de radiocommunication, y compris la documentation, exigée par le présent article démontre que l'installation radio est conforme aux exigences de la présente partie, l'inspecteur de radio délivre un certificat d'inspection de radio et y indique la référence à la décision du Bureau d'examen technique en matière maritime faisant droit à toute demande d'exemption ou de remplacement d'exigences réglementaires en vertu du paragraphe 28(4) de la Loi.

Validité du certificat d'inspection de radio

(7) Un certificat d'inspection de radio est valide pour l'une des périodes suivantes :

- a)** 48 mois à compter de la date de délivrance du certificat, s'agissant d'un bâtiment visé à l'alinéa (3)a);
- b)** 12 mois à compter de la date de délivrance du certificat, s'agissant d'un bâtiment visé à l'alinéa (3)b);
- c)** 13 mois à compter de la date de délivrance du certificat, s'agissant d'un bâtiment visé au paragraphe (5).

SECTION 3

Procédures de radiotéléphonie

Application — bâtiment canadien

243 (1) Les articles 244 à 250 s'appliquent à tout équipement de radiocommunication, y compris la documentation pour cet équipement, qu'un bâtiment canadien est tenu d'avoir à bord pour se conformer aux exigences de la section 1.

Application – foreign vessels

(2) Sections 245 to 247, paragraph 248(1)(b) and subsection 248(2) also apply in respect of radio equipment, including all documentation for the equipment, that a foreign vessel in Canadian waters must have on board to meet the requirements of Division 1.

Application – sections 251 to 256

(3) Sections 251 to 256 apply to any vessel that is not a Canadian vessel in Canadian waters and to any Canadian vessel that is required by Division 1 to be fitted with a VHF radio installation.

Master and the person in charge of the deck watch responsible

244 The master and the person in charge of the deck watch must ensure that the requirements of this Division are met.

Communications of distress, urgency or safety

245 Any communications of distress, urgency or safety must be in accordance with Chapter VII of the *Radio Regulations* that are published by the Secretary General of the International Telecommunication Union.

Cancellation of distress signals and alerts

246 A person who has inadvertently transmitted a distress alert from a vessel, or after transmitting an alert, determines that assistance is no longer required, must immediately cancel that alert in accordance with the instructions set out in the Appendix to IMO Resolution A.814(19), *Guidelines for the Avoidance of False Distress Alerts*.

Communication power

247 Except in a case of distress, no radio installation may radiate more power than the power required to ensure clear communication.

Time

248 (1) A person using a radio installation must, when stating the time during voice communications on board a vessel, observe the time in the following manner

- (a)** if the vessel is engaged on an international voyage, observe coordinated universal time (UTC);
- (b)** if the vessel is engaged on a voyage in the Great Lakes Basin, observe the local time of the area in which the vessel is navigating; or
- (c)** if the vessel is engaged on any other type of voyage, observe the local time of the area in which the vessel is navigating.

Application – bâtiment étranger

(2) Les articles 245 à 247, l'alinéa 248(1)b) et le paragraphe 248(2) s'appliquent, en outre, à tout équipement de radiocommunication, y compris la documentation pour cet équipement, qu'un bâtiment étranger se trouvant dans les eaux canadiennes est tenu d'avoir à bord pour se conformer aux exigences de la section 1.

Application – articles 251 à 256

(3) Les articles 251 à 256 s'appliquent à tout bâtiment qui n'est pas un bâtiment canadien et qui se trouve dans les eaux canadiennes et à tout bâtiment canadien qui doivent, en vertu de la section 1, avoir une installation radio VHF.

Responsabilité du capitaine et de l'officier de quart à la passerelle

244 Le capitaine et l'officier de quart à la passerelle veillent à ce que les exigences de la présente section soient respectées.

Communications de détresse, d'urgence et de sécurité

245 Les communications de détresse, d'urgence et de sécurité doivent être conformes au chapitre VII du *Règlement des radiocommunications* publié par le Secrétariat général de l'Union internationale des télécommunications.

Annulation des signaux ou alertes de détresse

246 La personne qui émet une alerte de détresse par inadvertance depuis un bâtiment ou qui détermine, après la transmission de l'alerte, que le bâtiment n'a plus besoin d'assistance, annule immédiatement l'alerte conformément aux instructions figurant à l'appendice de la résolution A.814(19) de l'OMI intitulée *Directives à suivre pour éviter les fausses alertes de détresse*.

Puissance de communication

247 Une installation radio ne doit pas rayonner plus de puissance que celle qui est nécessaire pour assurer des communications claires, sauf en cas de détresse.

Heure

248 (1) Toute personne qui utilise une installation radio doit, lorsqu'elle indique l'heure lors d'une communication vocale à bord d'un bâtiment, indiquer l'heure de l'une des manières suivantes :

- a)** si le bâtiment effectue un voyage international, en temps universel coordonné (UTC);
- b)** si le bâtiment effectue un voyage dans le bassin des Grands Lacs, en utilisant l'heure locale de la zone où le bâtiment navigue;
- c)** si le bâtiment effectue tout autre voyage, en utilisant l'heure locale de la zone où le bâtiment navigue.

24-hour system

(2) A radio operator of a radio installation must, when stating the time, use the 24-hour system expressed by means of four figures from 00:01 to 24:00 followed by the time zone identifier.

Radio record

249 (1) A vessel must maintain a record in which the radio operator keeps the following information:

- (a)** the following information in respect of the vessel:
 - (i)** its name,
 - (ii)** its registration number,
 - (iii)** its port of registry,
 - (iv)** its gross tonnage,
 - (v)** its radio call sign,
 - (vi)** its maritime mobile service identity number, and
 - (vii)** any other information serving to identify it;
- (b)** the period covered by the record;
- (c)** the time of each entry made in the radio record, stated in accordance with section 248;
- (d)** a summary of all radio communications, including the date, time, frequency used and details with respect to
 - (i)** distress and urgency communications,
 - (ii)** safety communications respecting the vessel,
 - (iii)** abnormal radio propagation conditions that may reduce the effectiveness of the radio installation, and
 - (iv)** any other important service incident;
- (e)** the names of the radio operators, the dates each operator is on board and the name of each certificate that each radio operator holds;
- (f)** the name of the radio operator designated for operating the radio equipment during emergencies as required by the *Marine Personnel Regulations*;
- (g)** the date and time a check, test or inspection required by this Part was carried out and the results

Système de 24 heures

(2) Lorsqu'il indique l'heure, l'opérateur radio d'une installation radio utilise le système de 24 heures sous forme d'un groupe de quatre chiffres allant de 00:01 à 24:00, suivi de l'indicateur du fuseau horaire.

Registre de radio

249 (1) Les bâtiments doivent tenir un registre dans lequel l'opérateur radio de l'installation radio consigne les renseignements suivants :

- a)** les renseignements relatifs au bâtiment :
 - (i)** son nom,
 - (ii)** son numéro d'immatriculation,
 - (iii)** son port d'immatriculation,
 - (iv)** sa jauge brute,
 - (v)** son indicatif d'appel radio,
 - (vi)** son numéro d'identification du service mobile maritime,
 - (vii)** tout autre renseignement qui permet l'identification du bâtiment;
- b)** la période visée par le registre;
- c)** l'heure à laquelle chaque renseignement est consigné dans le registre conformément à l'article 248;
- d)** un résumé des communications radio, y compris la date, l'heure, les détails et les fréquences utilisées concernant :
 - (i)** les communications de détresse et d'urgence,
 - (ii)** les communications de sécurité concernant le bâtiment,
 - (iii)** les conditions anormales de propagation radioélectrique pouvant diminuer l'efficacité de l'installation radio,
 - (iv)** tout autre incident de service d'importance;
- e)** le nom des opérateurs radio, les dates de leur séjour à bord et le nom des certificats dont ils sont titulaires;
- f)** le nom de l'opérateur radio désigné pour faire fonctionner l'équipement de radiocommunication en cas d'urgence tel qu'il est prévu au *Règlement sur le personnel maritime*;

obtained including, for each day that the vessel is at sea,

- (i) the operating condition of the radio equipment determined by normal communication or a test call, as well as the position of the vessel at the time the determination is made,
 - (ii) the assessment of the reserve source of energy, and
 - (iii) if any of the radio equipment is found not to be in working order, a notation that the master was informed;
- (h) the time of an inadvertent transmission of a distress, urgency or safety communication and the time and method of its cancellation;
- (i) the date, time and details of any significant maintenance carried out on the radio installation, including the name of the person or the company that performed the maintenance tasks; and
- (j) any corrective action taken to remedy any deficiency in the radio equipment required by this Part.

Radio Record Entry

(2) The radio operator making an entry in a radio record must initial the entry.

Accessibility

(3) The radio record must be kept in a place accessible to a radio inspector for a period of not less than twelve months after the date of the last entry and, in the case of a record in paper format, must be kept in its original form.

Continuous Watch

250 (1) A vessel that is equipped with any of the following types of radio equipment must, while on a voyage, maintain a continuous watch on the frequencies specifically assigned for the transmission of maritime safety information that are appropriate to the time of day, the position of the vessel and the equipment carried:

- (a) a VHF radio installation;
- (b) an MF radio installation;
- (c) an MF/HF radio installation;
- (d) a NAVTEX receiver or other means that is used to automatically receive maritime safety information for visual display;

g) la date et l'heure des vérifications, essais et inspections exigés par la présente partie, ainsi que les résultats obtenus notamment, pour chaque jour où le bâtiment est en mer :

- (i) l'état de fonctionnement de l'équipement de radiocommunication déterminé au moyen de communications ordinaires ou d'essais, ainsi que la position du bâtiment au moment où la détermination est faite,
- (ii) l'évaluation de la source d'énergie de réserve,
- (iii) le cas échéant, le fait que le capitaine a été informé de la découverte de toute pièce d'équipement de radiocommunication en mauvais état de fonctionnement;

h) l'heure de toute communication de détresse, d'urgence ou de sécurité transmise par erreur, y compris l'heure et les moyens utilisés pour annuler la communication;

i) la date, l'heure et les détails des travaux d'entretien importants effectués à l'installation radio, y compris le nom de la personne ou de la société qui a effectué les travaux d'entretien;

j) toute mesure corrective prise pour corriger une défaillance de l'équipement de radiocommunication exigé en vertu de la présente partie.

Inscription dans un registre

(2) L'opérateur radio paraphe l'inscription dans un registre.

Accessibilité

(3) Le registre est conservé à un endroit accessible à un inspecteur de radio durant une période d'au moins douze mois à compter de la date de la dernière inscription et, dans le cas où le registre est sur support papier, dans sa forme originale.

Veille permanente

250 (1) Lorsqu'ils sont en voyage, les bâtiments munis de l'un des types d'équipement de radiocommunication ci-après doivent assurer une veille permanente sur les fréquences réservées pour la transmission des renseignements sur la sécurité maritime en fonction de l'heure, de la position du bâtiment et de l'équipement à bord du bâtiment :

- a) une installation radio VHF;
- b) une installation radio MF;
- c) une installation radio MF/HF;
- d) un récepteur NAVTEX ou un autre moyen pour recevoir des renseignements sur la sécurité maritime de façon automatique pour affichage;

- (e) enhanced group call equipment; and
- (f) radio equipment capable of transmitting and receiving communications using NBDP.

MF/HF radio installation

(2) A vessel equipped with an MF/HF radio installation may keep the continuous watch by means of a scanning receiver.

Delayed radio transmission

251 Where, at any time, a radio transmission required to be made by this Regulation is prohibited by any other law or may cause a fire or an explosion, the transmission must be made as soon as it is permitted by that law and is not likely to cause a fire or an explosion.

Radio operator

252 (1) The master or a person authorized by him to maintain a continuous listening watch or to make a navigation safety call required by this Division must be a radio operator.

Obligation to inform person in charge of deck watch

(2) Where any person maintaining a continuous listening watch or making a navigation safety call is not the person in charge of the deck watch, they must, without delay, inform the person in charge of the deck watch of any information they receive or any navigation safety call they make that may affect the safe navigation of the vessel.

Steering and sailing rules

253 Nothing in this Division may be construed as relieving a vessel of its obligation under the provisions of the *Collision Regulations* to sound the appropriate whistle signals or as permitting the vessel to carry out manoeuvres that contravene those provisions.

Continuous listening watch

254 (1) Subject to subsection (3), on every vessel that is required under section 205 to have a VHF radio installation, a listening watch must be maintained continuously during the period commencing 15 minutes before the vessel is underway and terminating when the vessel is

- (a) securely anchored, moored or made fast to the shore or secured by any means to the bottom; and
- (b) in a place where its presence does not constitute a hazard to passing vessels.

VHF channel

(2) A VHF radio installation, referred to in subsection (1), on a vessel described in Column 1 of Schedule 4 must be set to the channel set out in Column 2 of that Schedule for

- e) un équipement d'appel de groupe amélioré;
- f) un équipement de radiocommunication permettant la transmission et la réception des communications au moyen de l'IDBE.

Installation radio MF/HF

(2) Les bâtiments munis d'une installation radio MF/HF peuvent assurer la veille permanente au moyen d'un récepteur à balayage.

Report d'une émission radio

251 Une émission radio exigée par le présent règlement, mais interdite par une autre loi ou susceptible de causer un incendie ou une explosion doit être effectuée dès qu'elle est permise par cette loi et qu'elle ne constitue plus un risque d'incendie ou d'explosion.

Opérateur radio

252 (1) Le capitaine ou une personne autorisée par lui à assurer la veille à l'écoute permanente ou à lancer un appel relatif à la sécurité de la navigation exigé par la présente section, doit être un opérateur radio.

Obligation d'informer l'officier de quart à la passerelle

(2) Lorsque la personne qui assure la veille à l'écoute permanente ou qui lance un appel relatif à la sécurité de la navigation n'est pas l'officier de quart à la passerelle, elle informe celui-ci sans délai de tout renseignement qu'elle reçoit et de tout appel relatif à la sécurité de la navigation qu'elle lance qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité de la conduite du bâtiment.

Règles de barre et de route

253 Rien dans la présente section ne doit s'interpréter comme autorisant un bâtiment à se soustraire à ses obligations de faire entendre les signaux appropriés au sifflet tel qu'exigé par le *Règlement sur les abordages* ou d'effectuer des manoeuvres non conformes aux dispositions des règles de barre et de route de ce règlement.

Veille à l'écoute permanente

254 (1) Sous réserve du paragraphe (3), tout bâtiment tenu d'avoir une installation radio VHF en vertu de l'article 205 doit établir une veille à l'écoute permanente à l'aide d'une installation radio VHF 15 minutes avant d'appareiller et la maintenir jusqu'à ce qu'il soit, à la fois :

- a) ancré, mouillé ou amarré à quai solidement ou retenu au fond;
- b) dans un endroit où sa présence n'entraîne aucun risque pour les bâtiments navigants dans les environs.

Voie d'écoute VHF

(2) L'installation radio VHF mentionnée au paragraphe (1) installée à bord d'un bâtiment visé à la colonne 1 de l'annexe 4 doit être réglé sur la voie indiquée à la

that vessel and must operate with sufficient gain to permit an effective continuous listening watch.

Interrupted watch

(3) Where a vessel is not fitted with an additional VHF radio installation, the continuous listening watch required by subsection (1) may be interrupted for short periods while the installation is being used to transmit or receive communications on another channel.

Navigation safety call

255 (1) Subject to subsection (3), every vessel that is required under section 205 to have a VHF radio installation and that is a vessel described in Column 1 of Schedule 4, other than a dredge or floating plant, must make a navigation safety call on the channel set out in Column 3 for that vessel, under the following circumstances:

- (a)** when risk of collision with another vessel exists under those provisions of the *Collision Regulations* that apply in the area being navigated by the vessel;
- (b)** when the navigation safety call of another vessel indicates that a close-quarters situation may develop;
- (c)** when the vessel is in a narrow channel or fairway and is about to
 - (i)** overtake another vessel,
 - (ii)** be overtaken by another vessel;
- (d)** when doubt exists as to the actions or the intentions of another vessel;
- (e)** when the vessel is nearing a bend in a river, channel or fairway or an obstruction around which an approaching vessel cannot adequately be seen;
- (f)** when the vessel is approaching, in restricted visibility,
 - (i)** a charted route, including a ferry route, or
 - (ii)** a concentration of vessels;
- (g)** before the vessel commences a manoeuvre that will impede the safe navigation of other vessels;
- (h)** when the vessel is engaged in fishing with nets, lines, trawls, trolling lines or other apparatus, or is restricted in its ability to manoeuvre in or near a routing system and is being approached by another vessel, other than a vessel engaged in fishing;
- (i)** when the vessel is approaching a dredge or floating plant in or near a river, channel or fairway;

colonne 2 de cette annexe pour le bâtiment visé et doit fonctionner avec suffisamment de gain pour permettre une veille à l'écoute permanente efficace sur cette voie.

Écoute interrompue

(3) Lorsqu'un bâtiment n'a pas d'installation radio VHF supplémentaire, l'écoute visée au paragraphe (1) peut être interrompue pendant de courtes périodes au cours desquelles l'installation radio VHF sert à l'émission ou à la réception de communications sur une autre voie.

Appel relatif à la sécurité de la navigation

255 (1) Sous réserve du paragraphe (3), tout bâtiment tenu d'avoir une installation radio VHF en vertu de l'article 205 et qui est un bâtiment visé à la colonne 1 de l'annexe 4, autre qu'une drague ou une installation flottante, doit lancer un appel relatif à la sécurité de la navigation sur la voie indiquée à la colonne 3 de cette annexe pour le bâtiment visé dans les circonstances suivantes :

- a)** lorsqu'un risque d'abordage avec un autre bâtiment existe en vertu des dispositions du *Règlement sur les abordages* applicables à la zone où il navigue;
- b)** lorsque l'appel de sécurité d'un autre bâtiment indique qu'une situation très rapprochée peut se produire;
- c)** lorsque le bâtiment se trouve dans un chenal étroit ou une voie d'accès et qu'il est sur le point, selon le cas :
 - (i)** de dépasser un autre bâtiment,
 - (ii)** d'être dépassé par un autre bâtiment;
- d)** lorsqu'il existe un doute quant aux actions ou aux intentions d'un autre bâtiment;
- e)** lorsqu'il s'approche d'un coude dans un fleuve, une rivière, un chenal ou une voie d'accès, ou d'un obstacle qui empêche de bien voir un bâtiment qui s'approche;
- f)** lorsqu'il s'approche, par visibilité réduite,
 - (i)** soit d'une route indiquée sur une carte, y compris une route de traversier,
 - (ii)** soit d'une concentration de bâtiments;
- g)** avant d'amorcer une manœuvre qui peut nuire à la sécurité des autres bâtiments;
- h)** lorsqu'il est en train de pêcher au filet, à la ligne, au chalut, aux lignes traînantes ou au moyen d'autres engins ou est restreint dans sa capacité de manoeuvrer à l'intérieur ou à proximité d'un système d'organisation du trafic et qu'il est approché par un autre bâtiment, autre qu'un bâtiment en train de pêcher;

(j) 15 minutes before and again immediately before the vessel departs from any berth, anchorage, mooring area, booming ground, dredge or floating plant; and

(k) under any other circumstance when a navigation safety call is necessary for the safe navigation of the vessel or any other vessel.

Content of call

(2) A navigation safety call referred to in subsection (1) must not exceed one minute in duration and must contain only information that is essential for safe navigation, including the following, in sequence:

- (a)** the identity of the vessel;
- (b)** the location of the vessel;
- (c)** the intended course of action;
- (d)** the present course and speed of the vessel; and
- (e)** whether the vessel is
 - (i)** towing or pushing,
 - (ii)** not under command,
 - (iii)** restricted in its ability to manoeuvre,
 - (iv)** engaged in fishing, other than trolling,
 - (v)** severely restricted in its ability to deviate from the course it is following because of its draft in relation to the available depth of water,
 - (vi)** engaged in pilotage duty,
 - (vii)** at anchor, or
 - (viii)** aground.

Exception

(3) A vessel is not required to make a navigation safety call in the circumstances described in paragraph (1)(i) or (j) if the vessel

(a) is a tow boat and is manoeuvring in or around any berth, anchorage, mooring area, booming ground, dredge or floating plant and the vessel

(i) manoeuvres in such a manner that it will not impede the safe navigation of other vessels, and

i) lorsqu'il s'approche d'une drague ou d'une installation flottante, dans ou à proximité des eaux d'un fleuve, d'une rivière, d'un chenal ou d'une voie d'accès;

j) quinze minutes avant et, de nouveau, immédiatement avant de quitter un poste, un mouillage, une zone d'amarrage, une aire de flottage, une drague ou une installation flottante;

k) dans toutes autres circonstances, lorsqu'un appel est nécessaire pour la sécurité de la conduite du bâtiment ou de tout autre bâtiment.

Contenu de l'appel

(2) L'appel relatif à la sécurité de la navigation visé au paragraphe (1) ne doit pas durer plus d'une minute et doit contenir seulement les renseignements nécessaires à la sécurité de la navigation, y compris les renseignements ci-après, dans l'ordre :

- a)** l'identité du bâtiment;
- b)** sa position;
- c)** les mesures qu'il entend prendre;
- d)** sa route et sa vitesse actuelles;
- e)** une indication que le bâtiment, le cas échéant :
 - (i)** remorque ou pousse un objet,
 - (ii)** n'est pas maître de sa manœuvre,
 - (iii)** est restreint dans sa capacité de manoeuvrer,
 - (iv)** est en train de pêcher avec des engins autres qu'une ligne traînante,
 - (v)** difficilement s'écarter de la route qu'il suit à cause de son tirant d'eau et de la profondeur d'eau disponible,
 - (vi)** remplit une tâche afférente au pilotage,
 - (vii)** est mouillé,
 - (viii)** est échoué.

Exception

(3) Un bâtiment n'est pas tenu de lancer l'appel relatif à la sécurité de la navigation dans les circonstances visées aux alinéas (1)i) ou j) lorsque le bâtiment

a) soit est un bâtiment remorqueur et manoeuvre à l'intérieur ou autour d'un poste, d'un mouillage, d'une aire d'amarrage, d'une aire de flottage, d'une drague ou d'une installation flottante si, à la fois :

(i) il manoeuvre de façon à ne pas nuire à la sécurité d'autres bâtiments,

(ii) makes a navigation safety call 15 minutes before its final departure from such berth, anchorage, mooring area, booming ground, dredge or floating plant; or

(b) it is reporting to a traffic centre.

Call power — Great Lakes Basin

(4) The transmission power of a navigation safety call on Channel 13 within the Great Lakes Basin must not exceed 1 W except in the following cases where that power may not exceed 25 W:

(a) an emergency;

(b) the vessel being called to does not respond to a second call at a transmission power of 1 W or less; or

(c) a broadcast in blind situations such as where the vessel is rounding a bend in a channel.

Restricted in its ability to manoeuvre

(5) For the purposes of subsections (1) and (2), the words *restricted in its ability to manoeuvre* mean that the vessel, from the nature of its work, is restricted in its ability to manoeuvre as required by the *Collision Regulations* and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

Dredges and floating plants

256 (1) Subject to subsection (3), every dredge or floating plant that is required under section 205 to have a VHF radio installation and that is a vessel described in Column 1 of Schedule 4 must make a navigation safety call on the channel set out in Column 3 for that vessel under the following circumstances:

(a) when approached by another vessel not engaged in an operation related to the dredge or floating plant;

(b) when requested to do so by another vessel; and

(c) under any other circumstance in which it is necessary for the safety of the dredge or floating plant or the safe navigation of any other vessel.

Content of call

(2) A navigation safety call referred to in subsection (1) must not exceed one minute in duration and must contain only information that is essential for safe navigation, including the following, in sequence:

(a) the identity of the dredge or floating plant;

(b) the location of the dredge or floating plant; and

(ii) il lance un appel relatif à la sécurité de la navigation quinze minutes avant son départ final de ce poste, mouillage, aire d'amarrage, aire de flottage, drague ou installation flottante;

b) soit communique avec un centre de gestion du trafic.

Puissance des appels — bassin des Grands Lacs

(4) La puissance de transmission des appels relatifs à la sécurité de la navigation lancés sur la voie 13 dans le bassin des Grands Lacs ne peut dépasser 1 W sauf dans les cas ci-après où cette puissance ne peut dépasser 25 W :

a) une situation d'urgence;

b) le bâtiment appelé n'a pas répondu à un deuxième appel transmis à une puissance d'au plus 1 W;

c) un appel est lancé dans des situations sans visibilité, notamment lorsque le bâtiment s'approche d'une courbe dans un chenal.

Restreint dans sa capacité de manoeuvrer

(5) Pour l'application des paragraphes (1) et (2), *restreint dans sa capacité de manoeuvrer* se dit d'un bâtiment dont la capacité de manoeuvrer conformément au *Règlement sur les abordages* est limitée de par la nature de ses travaux, et qui ne peut pas s'écarter de la route d'un autre bâtiment.

Dragues et installations flottantes

256 (1) Sous réserve du paragraphe (3), toute drague ou toute installation flottante tenue d'avoir une installation radio VHF en vertu de l'article 205 et qui est un bâtiment visé à la colonne 1 de l'annexe 4 doit lancer un appel relatif à la sécurité de la navigation sur la voie indiquée à la colonne 3 de cette annexe pour le bâtiment visé dans les circonstances suivantes :

a) lorsqu'un bâtiment qui n'effectue pas une opération les concernant s'en approche;

b) à la demande d'un autre bâtiment;

c) dans toutes autres circonstances lorsque c'est nécessaire pour leur sécurité ou celle de la navigation de tout autre bâtiment.

Contenu de l'appel

(2) L'appel relatif à la sécurité de la navigation visé au paragraphe (1) ne doit pas durer plus d'une minute et doit contenir seulement les renseignements nécessaires à la sécurité de la navigation, y compris les renseignements ci-après, dans l'ordre :

a) l'identité de la drague ou de l'installation flottante;

b) sa position;

(c) in the case of a vessel that is on a river, channel or fairway, to the extent possible, whether any part of the river, channel or fairway, is obstructed and, if so, the side on which the obstruction exists and the side on which another vessel may pass.

Exception

(3) A dredge or floating plant is not required to make a navigation safety call in the circumstances described in paragraph (1)(a) if it is reporting to a traffic centre.

[257 to 299 reserved]

PART 3

Limitations and Prohibitions

Interpretation

300 The following definitions apply in this Part.

Assistant Commissioner means the Assistant Commissioner for the Central and Arctic Region, Department of Fisheries and Ocean. (*commissaire adjoint*)

Burlington Canal means the canal that links Lake Ontario and Hamilton Harbour. (*canal de Burlington*)

Captain of the Port means the Captain of the Port for the United States Coast Guard at Detroit, Michigan. (*capitaine de port*)

District Commander means the commander of the 9th district of the United States Coast Guard. (*commandant du district*)

knot means one nautical mile per hour over the ground. (*nœud*)

Compliance

301 Except as otherwise provided, the authorized representative of a vessel must ensure that the requirements of this Part are met in respect of the vessel.

DIVISION 1

Anchorage

Prohibited waters

302 No vessel may anchor within the waters described in Schedule 5.

Instructions and directions

303 Every vessel within the waters described in Schedule 5 must comply with any instruction or direction relating to any navigation limitation or prohibition or other

c) s'agissant d'un bâtiment sur une partie d'un fleuve, d'une rivière, d'un chenal ou d'une voie d'accès, autant que possible, si une partie du fleuve, de la rivière, du chenal ou de la voie d'accès est obstruée ou non et, dans l'affirmative, le côté où se trouve l'obstruction et le côté où un autre bâtiment peut passer.

Exception

(3) Une drague ou une installation flottante ne sont pas tenues de lancer l'appel relatif à la sécurité de la navigation dans les circonstances visées à l'alinéa (1)a) lorsqu'ils communiquent avec un centre de gestion du trafic.

[257 à 299 réservés]

PARTIE 3

Limites et interdictions

Définition

300 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

canal de Burlington Le canal de Burlington reliant le lac Ontario et le port de Hamilton. (*Burlington Canal*)

capitaine de port Le capitaine du port de Détroit, Michigan, de la Garde côtière américaine. (*Captain of the Port*)

commandant du district Le commandant du neuvième district de la Garde côtière américaine. (*District Commander*)

commissaire adjoint Le commissaire adjoint de la région du Centre et de l'Arctique de la Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans. (*Assistant Commissioner*)

nœud Vitesse-fond de un mille marin à l'heure. (*knot*)

Conformité

301 Sauf disposition contraire, le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que les exigences de la présente partie soient respectées à l'égard du bâtiment.

SECTION 1

Mouillage

Eaux interdites

302 Il est interdit à tout bâtiment de mouiller dans les eaux visées à l'annexe 5.

Instructions et directives

303 Les bâtiments doivent se conformer aux instructions et directives contenues dans les Avis aux navigateurs ou les Avertissements de navigation portant sur les

shipping measure contained in Notices to Mariners or a Navigational Warning.

DIVISION 2

Burlington Canal

Speed limit

304 No vessel may move in the Burlington Canal at a speed greater than,

- (a) if the vessel is 80 m or less in length, seven knots; or
- (b) if the vessel is more than 80 m in length, the lowest speed at which the vessel can be navigated safely.

Passing prohibited

305 (1) No vessel may, while moving within 0.5 nautical miles of the Burlington Canal towards the canal, pass another vessel going in the same direction.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply in respect of vessels less than 15 m in length.

Request to lift the bridge

306 Where the person who has the conduct of a vessel requires the lift bridge over the Burlington Canal to be opened, the person must make a request to the bridge-master by radio communication or, if such communication is not possible, the person must sound three long blasts on the whistle or horn.

Restriction against entering the canal

307 (1) Subject to subsection (2), no vessel 15 m or more in length may enter the Burlington Canal unless the signal light on the lift bridge shows green in the direction of the vessel.

Exception in case of emergency

(2) In the case of an emergency, a vessel 15 m or more in length may enter the Burlington Canal while the signal light on the lift bridge does not show green in its direction, but it must moor at the north wall of the canal and must not proceed until the signal light shows green in its direction.

Entry of a vessel less than 15 m

308 No vessel less than 15 m in length may enter the Burlington Canal while the lift bridge is not opened or while a flashing blue light is not shown in its direction, unless it waits at the side of the canal to its starboard at a distance of 90 m or more from the lift bridge until the bridge is opened or a flashing blue light is shown in its direction.

restrictions, interdictions ou autres mesures de navigation à l'intérieur des eaux visées à l'annexe 5.

SECTION 2

Canal de Burlington

Limite de vitesse

304 Aucun bâtiment ne peut circuler dans le canal de Burlington à une vitesse dépassant, selon le cas :

- a) sept nœuds, s'il a une longueur de 80 m ou moins;
- b) la plus petite vitesse à laquelle il peut circuler de façon sécuritaire, s'il a une longueur de plus de 80 m.

Interdiction de dépasser

305 (1) Un bâtiment qui se dirige vers le canal de Burlington ne peut, dans un rayon de 0,5 mille marin de celui-ci, dépasser un autre bâtiment allant dans la même direction.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux bâtiments de moins de 15 m de longueur.

Demande de faire lever le pont

306 Pour faire lever le pont levant qui franchit le canal de Burlington, la personne qui a la conduite d'un bâtiment en fait la demande au maître-pontier par communication radio ou, s'il est impossible d'établir la communication par ce moyen, fait entendre trois sons prolongés de sifflet ou de corne.

Restriction d'entrer dans le canal

307 (1) Sous réserve du paragraphe (2), aucun bâtiment de 15 m ou plus de longueur ne peut entrer dans le canal de Burlington à moins que le feu de signalisation fixé au pont levant et orienté en direction du bâtiment ne soit vert.

Exception en cas d'urgence

(2) En cas d'urgence, un bâtiment de 15 m ou plus de longueur peut entrer dans le canal de Burlington alors que le feu de signalisation orienté dans sa direction et fixé au pont levant n'est pas vert, mais il doit s'amarrer à la paroi nord du canal et ne peut faire route avant que ce feu devienne vert.

Entrée d'un bâtiment de moins de 15 m

308 Aucun bâtiment de moins de 15 m de longueur ne peut entrer dans le canal de Burlington alors que le feu bleu ne clignote pas dans sa direction ou que le pont levant n'est pas levé, sauf s'il attend du côté du canal qui est à tribord à une distance de 90 m ou plus du pont levant jusqu'à ce que le feu bleu clignote dans sa direction ou que le pont levant soit levé.

Prohibition — under sail

309 No vessel may operate under sail in the Burlington Canal.

DIVISION 3**St. Clair River and Detroit River****Application**

310 (1) This Division, other than section 315, applies to

- (a) all vessels in the Canadian waters between Lake Erie and Lake Huron; and
- (b) all Canadian vessels in the waters of the United States between buoys “1” of the East Outer and West Outer Channels at the Lake Erie entrance to the Detroit River and Lake Huron Cut Lighted Buoy “11” and including the Rouge River and Short Cut Canal from Detroit Edison Cell Light “1” to the head of navigation.

Exception — section 312

(2) Section 312 does not apply to a vessel referred to in subsection (1) unless it is required by Part 2 to be fitted with a VHF radio installation or VHF radio telephone.

Exception — sections 313 and 314

(3) Sections 313 and 314 do not apply to a vessel referred to in subsection (1) that is

- (a) owned by or in the service of Her Majesty in right of Canada or the United States and that is engaged in ice-breaking, search and rescue or servicing aids to navigation; or
- (b) engaged in river or harbour improvements, where other vessels have been warned of those operations and where that vessel is operated in a safe and prudent manner.

Application — section 315

(4) Section 315 applies to a vessel referred to in subsection (1) that is

- (a) a power-driven vessel of 55 m or more in length;
- (b) a vessel that is 20 m or more in length propelled only by sails;
- (c) a towboat; or
- (d) a floating plant.

Interdiction de se déplacer avec la voile

309 Aucun bâtiment ne peut se déplacer dans le canal de Burlington en se servant de la voile comme force motrice.

SECTION 3**Rivières St. Clair et Détroit****Application**

310 (1) La présente section, autre que l'article 315, s'applique aux bâtiments suivants :

- a) les bâtiments qui se trouvent dans les eaux canadiennes comprises entre le lac Érié et le lac Huron;
- b) les bâtiments canadiens qui se trouvent dans les eaux américaines comprises entre les bouées n° 1 des chenaux East Outer et West Outer du lac Érié situées à l'entrée de la rivière Détroit, et la bouée lumineuse n° 11 du chenal du lac Huron, y compris la rivière Rouge et le canal Short Cut, du feu n° 1 Detroit Edison Cell jusqu'à la source des eaux navigables.

Exception — article 312

(2) L'article 312 ne s'applique pas aux bâtiments visés au paragraphe (1) à moins que la partie 2 ne prévoise une exigence qu'ils soient munis d'une installation radio VHF ou un radiotéléphone VHF.

Exception — articles 313 et 314

(3) Les articles 313 et 314 ne s'appliquent pas à un bâtiment visé au paragraphe (1) qui, selon le cas :

- a) appartient à Sa Majesté du chef du Canada ou au gouvernement des États-Unis ou qui est utilisé pour le compte du gouvernement du Canada ou celui des États-Unis et qui effectue des activités de déglacage, de recherche et sauvetage ou d'entretien des aides à la navigation;
- b) effectue des travaux d'amélioration des cours d'eau ou des ouvrages portuaires, lorsque les autres bâtiments en ont été avertis et que ce bâtiment est exploité d'une façon sécuritaire et prudente.

Application — article 315

(4) L'article 315 s'applique à un bâtiment visé au paragraphe (1) qui, selon le cas :

- a) mesure 55 m de longueur ou plus et est à propulsion mécanique;
- b) mesure 20 m de longueur ou plus et navigue seulement à la voile;
- c) est un bâtiment remorqueur;
- d) est une installation flottante.

Conflict

311 In the event of any inconsistency between this Division and the laws of the United States, the laws of the United States prevail to the extent of the inconsistency in respect of a Canadian vessel while it is in United States' waters.

Continuous listening watch

312 Every vessel must maintain a continuous listening watch in accordance with the Radio Aids to Marine Navigation and make traffic reports to the Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Services Centre (MCTS) located in Sarnia, Ontario, under the circumstances set out in that publication.

Detroit River restrictions

313 (1) No vessel in the Detroit River may

- (a) proceed upbound in the West Outer Channel;
- (b) proceed downbound in the Amherstburg Channel east of Bois Blanc Island;
- (c) proceed upbound in the Livingstone Channel west of Bois Blanc Island; and
- (d) overtake another vessel between Bar Point Pier Light "D33" and Fighting Island South Light if there is a risk that the vessel will meet a third vessel proceeding in the opposite direction while the overtaking is taking place.

Exception — paragraph (1)(b)

(2) Despite paragraph (1)(b), the Assistant Commissioner may authorize a vessel to proceed downbound in the Amherstburg Channel east of Bois Blanc Island if the safety of navigation is not compromised.

Overtaking prohibited

314 A vessel must not overtake another vessel

- (a) in the Detroit River between the west end of Belle Isle and Peche Island Light, and in the St. Clair River between St. Clair Flats Canal Light "2" and Russell Island Light "33", except if the vessel being overtaken is a towboat; and
- (b) in the Rouge River.

Area of one-way traffic

315 The waters between the St. Clair/Black River Junction Light and Lake Huron Cut Lighted Buoy "1" constitute an area of alternating one-way traffic and

- (a) no vessel may, in that area, overtake or meet another vessel or come about;

Incompatibilité

311 En ce qui concerne les bâtiments canadiens en eaux américaines, les dispositions des lois des États-Unis l'emportent sur les dispositions incompatibles de la présente section.

Veille à l'écoute permanente

312 Les bâtiments doivent maintenir une veille à l'écoute permanente conformément aux Aides radio à la navigation maritime et faire rapport au centre de Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne à Sarnia, Ontario, dans les circonstances prévues à cette publication.

Restrictions applicables à la rivière Détroit

313 (1) Aucun bâtiment ne peut, dans les eaux de la rivière Détroit :

- a) remonter le chenal West Outer;
- b) descendre le chenal Amherstburg, à l'est de l'île Bois Blanc;
- c) remonter le chenal Livingstone, à l'ouest de l'île Bois Blanc;
- d) dépasser un autre bâtiment, entre le feu n° D33 de la jetée de la pointe Bar et le feu sud de l'île Fighting, s'il risque de rencontrer un troisième bâtiment qui s'en vient en direction opposée lors du dépassement.

Exception — alinéa (1)(b)

(2) Malgré l'alinéa (1)(b), le commissaire adjoint peut autoriser un bâtiment à descendre le chenal Amherstburg, à l'est de l'île Bois Blanc si la sécurité de la navigation n'est pas compromise.

Interdiction de dépassement

314 Aucun bâtiment ne doit en dépasser un autre dans les endroits suivants :

- a) dans la rivière Détroit entre l'extrémité ouest de l'île Belle et le feu de l'île Peche et dans la rivière St. Clair entre le feu n° 2 du canal des sèches de la rivière St. Clair et le feu n° 33 de l'île Russell, à moins que le bâtiment dépassé ne soit un bâtiment remorqueur;
- b) dans la rivière Rouge.

Secteur de navigation dans une seule direction

315 Les eaux comprises entre le feu de jonction de la rivière St. Clair et de la rivière Black et la bouée lumineuse n° 1 du chenal du lac Huron constituent un secteur où la navigation se fait tour à tour dans une seule direction et où, à la fois :

- a) aucun bâtiment ne doit dépasser ou rencontrer un autre bâtiment ou virer de bord;

(b) no moored vessel may get underway until it is able to proceed through those waters without passing or being passed by another vessel; and

(c) a downbound vessel that has reached Lake Huron Cut Light “7” has the right-of-way over an upbound vessel that has not yet reached the St. Clair/Black River Junction Light, and an upbound vessel awaiting the transit of a downbound vessel must wait its turn below the St. Clair/Black River Junction Light.

Embark, disembark or exchange a Pilot

316 No vessel may embark, disembark or exchange a pilot between the St. Clair/Black River Junction Light and Lake Huron Cut Lighted Buoy “1” unless, because of the weather, it is unsafe to carry out that activity at the normal pilotage ground above Lake Huron Cut Lighted Buoy “1”.

Navigation safety calls

317 Every vessel must, by using navigation safety calls, communicate its intentions to any other vessel in the vicinity and ensure that the movements of the vessels are coordinated and there is an agreement between the vessels before proceeding to overtake or meet it.

Anchorage rules

318 In the St. Clair and Detroit Rivers, no vessel may anchor in such a manner that it may swing into the channel or across steering courses.

Floating plant activities

319 A floating plant must not be operated, anchored or moored for the purposes of engaging in dredging, construction or wrecking unless the person having conduct of the floating plant obtains an authorization from the Assistant Commissioner, the District Commander, the Captain of the Port or the Windsor harbour master having jurisdiction in waters in which the floating plant will operate, anchor or moor, on such terms and conditions as are necessary to ensure the safety of navigation.

Speed limits

320 Except when required for the safety of the vessel or any other vessel, no vessel of 20 m or more in length may proceed at a speed greater than

(a) 10.4 knots between

(i) Fort Gratiot and St. Clair Flats Canal Light “2”, and

(ii) Peche Island Light and Bar Point Pier Light “D33”;

b) aucun bâtiment amarré ne doit appareiller, à moins qu’il ne puisse traverser ce secteur sans avoir à dépasser un autre bâtiment ni être dépassé;

c) un bâtiment descendant qui a atteint le feu n° 7 du chenal du lac Huron a la priorité sur un bâtiment remontant qui n’a pas encore atteint le feu de jonction de la rivière St. Clair et de la rivière Black, et un bâtiment remontant qui attend le passage d’un bâtiment descendant doit attendre en aval de ce feu de jonction.

Embarquement, débarquement ou échange de pilotes

316 Aucun bâtiment ne doit embarquer, débarquer ou échanger un pilote entre le feu de jonction de la rivière St. Clair et de la rivière Black et la bouée lumineuse n° 1 du chenal du lac Huron, à moins qu’il n’ait été impossible, à cause des conditions atmosphériques et par souci de prudence, de le faire à la station habituelle de pilotage située en amont de la bouée lumineuse n° 1 du chenal du lac Huron.

Appels relatifs à la sécurité de la navigation

317 Les bâtiments doivent, au moyen d’appels relatifs à la sécurité de la navigation, communiquer leurs intentions à tout autre bâtiment se trouvant dans les environs et s’assurer que les mouvements des bâtiments sont coordonnés et qu’il y a entente entre eux avant tout dépassement ou rencontre.

Règles concernant le mouillage

318 Dans les rivières St. Clair et Détroit, aucun bâtiment ne doit mouiller de façon à se déplacer dans le chenal ou en travers des routes de navigation.

Activités d’une installation flottante

319 Une installation flottante ne peut être exploitée, ancrée ou amarrée pour effectuer des activités de dragage, de construction ou de démolition sauf si la personne chargée de la conduite de cette installation obtient une autorisation du commissaire adjoint, du commandant du district, du capitaine de port ou du maître de port de Windsor compétents à l’égard des eaux où l’installation flottante sera exploitée, ancrée ou amarrée aux conditions nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation.

Limites de vitesse

320 À moins que la sécurité du bâtiment ou celle d’un autre bâtiment ne l’exige, aucun bâtiment de 20 m ou plus de longueur ne peut faire route à une vitesse supérieure, selon le cas :

a) à 10,4 nœuds dans l’un des endroits suivants :

(i) entre Fort Gratiot et le feu n° 2 du canal des sèches de la rivière St. Clair,

(ii) entre le feu de l’île Peche et le feu n° D33 de la jetée de la pointe Bar (Pointe Bar-Pilier D33);

(b) 3.5 knots in the Rouge River; or

(c) five knots in the navigable channel south of Peche Island.

Towboat

321 (1) A towboat must not drop or anchor its tows in such a manner that they may swing into a channel or across steering courses.

Prohibition against obstructing navigation

(2) A towboat engaged in arranging its tow must not obstruct the navigation of other vessels.

Temporary instructions and prohibitions

322 (1) Despite anything in this Division, a vessel must comply with instructions, of a temporary nature, to proceed in a certain manner or by a certain route, or to anchor in a certain place, or not to proceed or anchor except as specified in lieu of or in addition to any provisions of this Division, where, because of channel obstructions, a casualty, the weather, ice conditions, water levels or other unforeseen or temporary circumstances, compliance with this Division would be impossible, impracticable or unsafe or would cause a risk of pollution and the Assistant Commissioner, in the case of Canadian waters, or the District Commander or the Captain of the Port, in the case of the waters of the United States, the instructions are published in Notices to Mariners or a Navigational Warning.

Validity of temporary instructions and prohibitions

(2) A temporary instruction issued by the Assistant Commissioner under subsection (1) comes into force on its promulgation in Notices to Mariners or a Navigational Warning and remains in force until its modification or rescission is promulgated in a subsequent Navigational Warning or Notice to Mariners or until the time specified in the original promulgation.

[323 to 399 reserved]

b) à 3,5 nœuds, dans la rivière Rouge;

c) à cinq nœuds, dans le chenal navigable situé au sud de l'île Peche.

Bâtiments remorqueurs

321 (1) Un bâtiment remorqueur ne doit pas larguer ni mouiller ses bâtiments en remorque de façon à ce que ceux-ci puissent se déplacer dans un chenal ou en travers des routes de navigation.

Interdiction de gêner la navigation

(2) Un bâtiment remorqueur ne doit pas gêner la navigation des autres bâtiments pendant qu'il remorque un bâtiment.

Instructions et interdictions provisoires

322 (1) Nonobstant toute autre disposition de la présente section, lorsque, en raison de la présence d'obstacles dans un chenal, d'un accident, des conditions atmosphériques, de l'état des glaces, du niveau de l'eau ou de tout autre facteur imprévu ou temporaire, la conformité à la présente section est impossible ou comporte des risques de danger ou de pollution et que le commissaire adjoint, dans les eaux canadiennes, ou le commandant du district ou le capitaine de port, dans les eaux américaines, donne des instructions aux bâtiments, à titre provisoire, leur demandant de naviguer d'une certaine manière ou par une certaine route, ou de mouiller à un endroit précis, ou leur interdisant, à titre provisoire, de naviguer ou de mouiller ailleurs qu'aux endroits indiqués en remplacement ou en sus de ceux prescrits par la présente section, les bâtiments doivent se conformer à ces instructions.

Validité des instructions et interdictions provisoires

(2) Les instructions provisoires émises par le commissaire adjoint aux termes du paragraphe (1) entrent en vigueur au moment de leur publication dans un Avertissement de navigation ou un Avis aux navigateurs et le demeurent jusqu'à la date spécifiée dans l'un ou l'autre de ces avis ou jusqu'à ce qu'elles soient modifiées ou annulées dans un Avertissement de navigation ou un Avis aux navigateurs ultérieur.

[323 à 399 réservés]

PART 4

Transitional Provision,
Consequential Amendments,
Repeals and Coming into Force

Transitional Provision

400 Subsection 121(1) does not apply until the first anniversary of the day of the coming into force of this section, except in the case of the following vessels in respect of which the subsection applies beginning on that day:

- (a) a passenger vessel of 150 gross tonnage or more that is engaged on an international voyage;
- (b) a vessel of 300 gross tonnage or more, other than a fishing vessel, that is engaged on an international voyage; and
- (c) a vessel of 500 gross tonnage or more, other than a fishing vessel, that is not engaged on an international voyage.

Consequential Amendments

Canada Shipping Act, 2001

Large Fishing Vessel Inspection Regulations

401 (1) Subsections 24.1(3) and (4) of the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations*¹ is replaced by the following:

(3) Every SART carried on a fishing vessel shall conform to the requirements of sections 224 and 233 of the *Navigation Safety Regulations, 2019*.

(4) Every SART carried on a fishing vessel shall be inspected and tested in accordance with requirements of subsection 241(2) of the *Navigation Safety Regulations, 2019*.

(2) Paragraphs 24.1(5)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

- (a) the Class II EPIRBs meet the requirements of sections 224 and 230 to 232 of the *Navigation Safety Regulations, 2019*; and
- (b) the Class II EPIRBs shall be inspected and tested in accordance with requirements of subsection 241(1) of the *Navigation Safety Regulations, 2019*.

¹ C.R.C., c. 1435

PARTIE 4

Disposition transitoire,
modifications corrélatives,
abrogations et entrée en
vigueur

Disposition transitoire

400 Le paragraphe 121(1) ne s'applique qu'à compter du premier anniversaire de la date d'entrée en vigueur du présent article, sauf relativement aux bâtiments ci-après, auquel cas il s'applique à compter de cette date :

- a) les bâtiments à passagers d'une jauge brute de 150 ou plus qui effectuent un voyage international;
- b) les bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus, autres que des bâtiments de pêche, qui effectuent un voyage international;
- c) les bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus, autres que des bâtiments de pêche, qui n'effectuent pas un voyage international.

Modifications corrélatives

Loi de 2001 sur la marine
marchande du Canada

Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche

401 (1) Les paragraphes 24.1(3) et (4) du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*¹ sont remplacés par ce qui suit :

(3) Le répondeur SAR à bord d'un bateau de pêche doit être conforme aux exigences des articles 224 et 233 du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*.

(4) Le répondeur SAR à bord d'un bateau de pêche doit faire l'objet d'une inspection et d'une mise à l'essai conformément au paragraphe 241(2) du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*.

(2) Les alinéas 24.1(5)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) les RLS de classe II sont conformes aux exigences des articles 224 et 230 à 232 du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*;
- b) les RLS de classe II font l'objet d'une inspection et d'une mise à l'essai conformément au paragraphe 241(1) du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*.

¹ C.R.C., ch. 1435

402 Subsections 24.2(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:

(2) Every survival craft VHF radiotelephone apparatus carried on a fishing vessel shall conform to the requirements of sections 224 and 234 of the *Navigation Safety Regulations, 2019*.

(3) Every survival craft VHF radiotelephone apparatus carried on a fishing vessel shall be tested in accordance with subsection 241(3) of the *Navigation Safety Regulations, 2019*.

Life Saving Equipment Regulations

403 Sections 124 to 126 of the *Life Saving Equipment Regulations*² are replaced by the following:

124 (1) Every survival craft VHF radiotelephone carried on a ship shall meet the requirements of sections 224 and 233 of the *Navigation Safety Regulations, 2019*.

(2) Every survival craft VHF radiotelephone carried on a ship shall be tested in accordance with the requirements of subsection 241(3) of the *Navigation Safety Regulations, 2019*.

125 (1) Every SART carried on a ship shall meet the requirements of sections 224 and 233 of the *Navigation Safety Regulations, 2019*.

(2) Every SART carried on a ship shall be inspected and tested in accordance with the requirements of subsection 241(2) of the *Navigation Safety Regulations, 2019*.

126 (1) A Class II EPIRB carried on a ship shall meet the requirements of sections 224 and 230 to 232 of the *Navigation Safety Regulations, 2019*.

(2) A Class II EPIRB carried on a ship shall be inspected and tested in accordance with the requirements of subsection 241(1) of the *Navigation Safety Regulations, 2019*.

404 Subparagraph 1(1)(d)(iii) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(iii) a current copy of the *Life Saving Equipment Regulations* and the *Navigation Safety Regulations, 2019*.

402 Les paragraphes 24.2(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) Les appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage qui sont à bord d'un bateau de pêche doivent être conformes aux exigences des articles 224 et 234 du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*.

(3) Les appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage qui sont à bord d'un bateau de pêche doivent faire l'objet d'une mise à l'essai conformément au paragraphe 241(3) du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*.

Règlement sur l'équipement de sauvetage

403 Les articles 124 à 126 du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*² sont remplacés par ce qui suit :

124 (1) L'appareil radiotéléphonique VHF pour bateaux de sauvetage à bord d'un navire doit être conforme aux exigences des articles 224 et 234 du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*.

(2) L'appareil radiotéléphonique VHF pour bateaux de sauvetage à bord d'un navire doit faire l'objet d'une mise à l'essai conformément au paragraphe 241(3) du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*.

125 (1) Le répondeur SAR à bord d'un navire doit être conforme aux exigences des articles 224 et 233 du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*.

(2) Le répondeur SAR à bord d'un navire doit faire l'objet d'une inspection et d'une mise à l'essai conformément au paragraphe 241(2) du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*.

126 (1) La RLS de classe II à bord d'un navire doit être conforme aux exigences des articles 224 et 230 à 232 du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*.

(2) La RLS de classe II doit faire l'objet d'une inspection et d'une mise à l'essai conformément au paragraphe 241(1) du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*.

404 Le sous-alinéa 1(1)(d)(iii) de l'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(iii) un exemplaire à jour du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* et du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*.

² C.R.C., c. 1436

² C.R.C., ch. 1436

Fishing Vessel Safety Regulations

405 (1) Subitem 3(b) of the table to subsection 3.28(1) of the *Fishing Vessel Safety Regulations*³ is replaced by the following:

Column 3	
Item	Other Life-saving Appliances
3	(b) an EPIRB, unless the vessel is carrying on board an EPIRB required by the <i>Navigation Safety Regulations, 2019</i> ; and

(2) Paragraph (i) of subitem 4(b) of the table to subsection 3.28(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 3	
Item	Other Life-saving Appliances
4	(i) an EPIRB or a means of two-way radio communication, unless the vessel is carrying on board an EPIRB required by the <i>Navigation Safety Regulations, 2019</i> , and

(3) Paragraph (i) of subitem 5(b) of the table to subsection 3.28(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 3	
Item	Other Life-saving Appliances
5	(i) an EPIRB or a means of two-way radio communication, unless the vessel is carrying on board an EPIRB required by the <i>Navigation Safety Regulations, 2019</i> , and

406 Section 3.35 of the Regulations is replaced by the following:

Illumination of Compasses

3.35 (1) A compass that is required to be fitted on a fishing vessel under the *Navigation Safety Regulations, 2019* shall be capable of being illuminated.

Choice of Compass

(2) A fishing vessel that has a hull length of not more than 8 m and that navigates within sight of seamarks shall either be fitted with a compass that meets the requirements of the *Navigation Safety Regulations, 2019* and that can be illuminated, or carry on board a handheld compass.

407 Paragraph 3.36(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) shall be equipped with means for determining the depth of water under the vessel, unless the vessel is

Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche

405 (1) L'alinéa 3b) du tableau du paragraphe 3.28(1) du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*³ est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Autres engins de sauvetage
3	b) une RLS, sauf si le bâtiment a à bord une RLS exigée par le <i>Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation</i> ;

(2) Le sous-alinéa 4b)(i) du tableau du paragraphe 3.28(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Autres engins de sauvetage
4	(i) une RLS ou un moyen de communication radiophonique bidirectionnelle, sauf si le bâtiment a à bord une RLS exigée par le <i>Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation</i> ,

(3) L'alinéa 5b)(i) du tableau du paragraphe 3.28(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Autres engins de sauvetage
5	(i) une RLS ou un moyen de communication radiophonique bidirectionnelle, sauf si le bâtiment a à bord une RLS exigée par le <i>Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation</i> ,

406 L'article 3.35 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Éclairage du compas

3.35 (1) Tout compas dont doit être muni un bâtiment de pêche en application du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation* doit pouvoir être éclairé.

Choix du compas

(2) Tout bâtiment de pêche d'une longueur de coque d'au plus 8 m qui navigue en vue d'amers a à bord soit un compas qui est conforme au *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation* et qui doit pouvoir être éclairé, soit un compas à main.

407 L'alinéa 3.36a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) il est muni de moyens pour déterminer la profondeur de l'eau sous le bâtiment, sauf s'il est muni de

³ C.R.C., c. 1486

³ C.R.C., ch. 1486

fitted with lead lines in accordance with the *Navigation Safety Regulations, 2019*; and

Steering Appliances and Equipment Regulations

408 Sections 6 to 16 and subsection 17(2) of the *Steering Appliances and Equipment Regulations*⁴ are repealed.

409 Subsection 17(1) of the *Steering Appliances and Equipment Regulations* is replaced by the following:

17 (1) The owner of every ship to which sections 3 to 5 apply shall ensure that those sections are complied with.

Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations

410 Subparagraph 6(2)(e)(v) of the *Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations*⁵ is replaced by the following:

(v) the *Navigation Safety Regulations, 2019*,

Marine Personnel Regulations

411 Paragraph 1(2)(b) of the *Marine Personnel Regulations*⁶ is replaced by the following:

(b) in section A-VIII/2 of the STCW Code, every reference to the “Radio Regulations” shall be read as a reference to the *Navigation Safety Regulations, 2019*; and

412 Paragraph 200(6)(a) of the *Regulations* is replaced by the following:

(a) Canadian vessels that are required to be fitted with a radio installation in accordance with the *Navigation Safety Regulations, 2019*; or

413 The portion of subparagraph 216(2)(a)(iii) of the *Regulations* before clause (A) is replaced by the following:

(iii) if an electronic chart display and information system (ECDIS) is being used to meet the chart requirements set out in section 145 of the *Navigation Safety Regulations, 2019*,

lignes de petite sonde en conformité avec le *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*;

Règlement sur les appareils de gouverne

408 Les articles 6 à 16 et le paragraphe 17(2) du *Règlement sur les appareils de gouverne*⁴ sont abrogés.

409 Le paragraphe 17(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

17 (1) Le propriétaire de tout navire auquel s'appliquent les articles 3 à 5 doit s'assurer que ces articles sont respectés.

Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance

410 Le sous-alinéa 6(2)e)(v) du *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*⁵ est remplacé par ce qui suit :

(v) le *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*,

Règlement sur le personnel maritime

411 L'alinéa 1(2)b) du *Règlement sur le personnel maritime*⁶ est remplacé par ce qui suit :

(b) dans la section A-VIII/2 du Code STCW, toute mention du *Règlement des radiocommunications* vaut mention du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*;

412 L'alinéa 200(6)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(a) des bâtiments canadiens qui doivent être munis d'une installation radio conformément au *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*;

413 Le passage du sous-alinéa 216(2)a)(iii) du même règlement précédant la division (A) est remplacé par ce qui suit :

(iii) dans le cas d'un Système de visualisation des cartes électroniques et d'information (SVCEI) qui est utilisé pour répondre aux exigences relatives aux cartes qui figurent à l'article 145 du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation* :

⁴ SOR/83-810

⁵ SOR/99-53

⁶ SOR/2017-115

⁴ DORS/83-810

⁵ DORS/99-53

⁶ DORS/2007-115

414 Section 254 of the Regulations is replaced by the following:

254 The master of a vessel that is securely anchored in port or securely moored to shore shall ensure, in accordance with section 254 of the *Navigation Safety Regulations, 2019*, that a continuous listening watch is maintained if, in the master's opinion, the vessel is in a location where it may constitute a hazard to passing vessels.

415 The portion of subsection 266(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) The authorized representative of a vessel to which section 208 of the *Navigation Safety Regulations, 2019* applies, when operating in sea area A2, sea area A3 or sea area A4, shall employ and the master of that vessel shall ensure that there is on board

Small Vessel Regulations

416 Subitem 3(c) of the table to section 207 of the Small Vessel Regulations⁷ is replaced by the following:

Column 2	
Item	Navigation Equipment
3	(c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations, 2019</i>

417 (1) Subitem 1(c) of the table to subsection 413(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Navigation Equipment
3	(c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations, 2019</i>

(2) Subitem 2(c) of the table to subsection 413(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Navigation Equipment
2	(c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations, 2019</i>

414 L'article 254 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

254 Le capitaine d'un bâtiment qui est solidement ancré dans un port ou solidement amarré à la rive veille, conformément à l'article 254 du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*, à ce que soit établie une écoute permanente si, selon lui, le bâtiment se trouve à un endroit où il peut présenter des risques pour les bâtiments qui passent.

415 Le passage du paragraphe 266(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Le représentant autorisé d'un bâtiment auquel s'applique l'article 208 du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation* et qui navigue dans la zone océanique A2, la zone océanique A3 ou la zone océanique A4 doit employer, et le capitaine de ce bâtiment doit veiller à ce qu'il y ait à bord :

Règlement sur les petits bâtiments

416 L'alinéa 3c) du tableau de l'article 207 du Règlement sur les petits bâtiments⁷ est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Équipement de navigation
3	c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation</i> .

417 (1) L'alinéa 1c) du tableau du paragraphe 413(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Équipement de navigation
1	c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation</i> .

(2) L'alinéa 2c) du tableau du paragraphe 413(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Équipement de navigation
2	c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation</i> .

⁷ SOR/2010-91

⁷ DORS/2010-91

(3) Subitem 3(c) of the table to subsection 413(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Navigation Equipment
3	(c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations, 2019</i>

418 (1) Subitem 1(c) of the table to subsection 511(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Navigation Equipment
1	(c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations, 2019</i>

(2) Subitem 2(c) of the table to subsection 511(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Navigation Equipment
2	(c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations, 2019</i>

(3) Subitem 3(c) of the table to subsection 511(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Navigation Equipment
3	(c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations, 2019</i>

Long-Range Identification and Tracking of Vessels Regulations

419 Subsection 4(2) of the *Long-Range Identification and Tracking of Vessels Regulations*⁸ is replaced by the following:

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a vessel that operates exclusively in sea area A1 if it is fitted with an automatic identification system that meets the requirements of section 121 of the *Navigation Safety Regulations, 2019* and is operated in accordance with that section.

⁸ SOR/2010-227

(3) L'alinéa 3c) du tableau du paragraphe 413(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Équipement de navigation
3	c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation</i> .

418 (1) L'alinéa 1c) du tableau du paragraphe 511(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Équipement de navigation
1	c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation</i> .

(2) L'alinéa 2c) du tableau du paragraphe 511(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Équipement de navigation
2	c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation</i> .

(3) L'alinéa 3c) du tableau du paragraphe 511(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Équipement de navigation
3	c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation</i> .

Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments

419 Le paragraphe 4(2) du *Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments*⁸ est remplacé par ce qui suit :

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un bâtiment qui est exploité exclusivement dans la zone océanique A1, qui est muni d'un système d'identification automatique conforme aux exigences de l'article 121 du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation* et qui est utilisé conformément à cette disposition.

⁸ DORS/2010-227

420 Paragraph 7(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) make an entry, in the record of navigational activities and incidents maintained in accordance with section 141 of the *Navigation Safety Regulations, 2019*, setting out the reasons for the decision and indicating the period during which the equipment was switched off.

421 Paragraph 8(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) make an entry, in the record of navigational activities and incidents maintained in accordance with section 141 of the *Navigation Safety Regulations, 2019*, indicating the period during which the transmission of LRIT information was reduced in frequency or temporarily stopped, and whether or not the Minister directed the action.

422 Section 9 of the Regulations is replaced by the following:

9 If the Minister or the Canadian Coast Guard informs the master of a vessel that any part of the system used to receive LRIT information from the vessel or to disseminate the information has failed, the master shall make an entry, in the record of navigational activities and incidents maintained in accordance with section 141 of the *Navigation Safety Regulations, 2019*, setting out the date and time the master was informed.

Canada–Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Act

Newfoundland Offshore Petroleum Installations Regulations

423 Subsections 36(4) and (5) of the Newfoundland Offshore Petroleum Installations Regulations⁹ are replaced by the following:

(4) The operator of a manned installation shall ensure that the radio communication systems comply with the *Navigation Safety Regulations, 2019*, as if the installation were a ship to which those Regulations apply.

(5) Each installation shall comply with the *Navigation Safety Regulations, 2019*, as if the installation were a ship to which those Regulations apply.

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

(b) en porter mention dans le registre des activités et incidents liés à la navigation qui est consigné conformément à l'article 141 du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*, en expliquant les motifs de sa décision et en indiquant la période durant laquelle l'équipement a été débranché.

421 L'alinéa 8(3)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) en porter mention dans le registre des activités et incidents liés à la navigation qui est consigné conformément à l'article 141 du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*, en indiquant la période durant laquelle la fréquence de transmission des renseignements LRIT a été réduite ou la transmission de ceux-ci a été interrompue temporairement et si le ministre l'avait ordonné ou non.

422 L'article 9 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

9 Si le ministre ou la Garde côtière canadienne l'informe qu'une partie du système utilisé pour recevoir les renseignements LRIT du bâtiment ou les diffuser est en panne, le capitaine d'un bâtiment en porte mention dans le registre des activités et incidents liés à la navigation qui est consigné conformément à l'article 141 du *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*, en indiquant la date et l'heure à laquelle il en a été informé.

Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador

Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de Terre-Neuve

423 Les paragraphes 36(4) et (5) du Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de Terre-Neuve⁹ sont remplacés par ce qui suit :

(4) L'exploitant de l'installation habitée doit s'assurer que les systèmes de communication radiophonique sont conformes au *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*, comme si l'installation était un navire visé par ces règlements.

(5) L'installation doit être conforme au *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*, comme si l'installation était un navire visé par ce règlement.

⁹ SOR/95-104

⁹ DORS/95-104

Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act

Nova Scotia Offshore Petroleum Installations Regulations

424 Subsections 36(4) and (5) of the *Nova Scotia Offshore Petroleum Installations Regulations*¹⁰ is replaced by the following:

(4) The operator of a manned installation shall ensure that the radio communication systems comply with the *Navigation Safety Regulations, 2019*, as if the installation were a ship to which those Regulations apply.

(5) Each installation shall comply with the *Navigation Safety Regulations, 2019*, as if the installation were a ship to which those Regulations apply.

Canada Oil and Gas Operations Act

Canada Oil and Gas Installations Regulations

425 Subsections 36(4) and (5) of the *Canada Oil and Gas Installations Regulations*¹¹ is replaced by the following:

(4) The operator of a manned offshore installation shall ensure that the radio communication systems comply with the *Navigation Safety Regulations, 2019*, as if the installation were a ship to which those Regulations apply.

(5) Each installation shall comply with the *Navigation Safety Regulations, 2019*, as if the installation were a ship to which those Regulations apply.

Repeals

Canada Shipping Act, 2001

426 The following Regulations are repealed:

(a) *VHF Radiotelephone Practices and Procedures Regulations*¹²;

Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers

Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse

424 Les paragraphes 36(4) et (5) du *Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse*¹⁰ sont remplacés par ce qui suit :

(4) L'exploitant de l'installation habitée doit s'assurer que les systèmes de communication radiophonique sont conformes au *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*, comme si l'installation était un navire visé par ces règlements.

(5) L'installation doit être conforme au *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*, comme si l'installation était un navire visé par ce règlement.

Loi sur les opérations pétrolières au Canada

Règlement sur les installations pétrolières et gazières au Canada

425 Les paragraphes 36(4) et (5) du *Règlement sur les installations pétrolières et gazières au Canada*¹¹ sont remplacés par ce qui suit :

(4) L'exploitant de l'installation habitée au large des côtes doit s'assurer que les systèmes de communication radiophonique sont conformes au *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*, comme si l'installation était un navire visé par ces règlements.

(5) L'installation au large des côtes doit être conforme au *Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation*, comme si l'installation était un navire visé par ce règlement.

Abrogations

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

426 Les règlements ci-après sont abrogés :

a) le *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF*¹²;

¹⁰ SOR/95-191

¹¹ SOR/96-118

¹² SOR/81-364

¹⁰ DORS/95-191

¹¹ DORS/96-118

¹² DORS/81-364

- (b) St. Clair and Detroit River Navigation Safety Regulations¹³;**
- (c) Anchorage Regulations¹⁴;**
- (d) Burlington Canal Regulations¹⁵;**
- (e) Charts and Nautical Publications Regulations, 1995¹⁶;**
- (f) Ship Station (Radio) Regulations, 1999¹⁷;**
- (g) Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999¹⁸;**
- (h) Navigation Safety Regulations¹⁹; and**
- (i) Voyage Data Recorder Regulations²⁰.**

- b) le Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit¹³;**
- c) le Règlement sur le mouillage des navires¹⁴;**
- d) le Règlement sur le canal de Burlington¹⁵;**
- e) le Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)¹⁶;**
- f) le Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)¹⁷;**
- g) le Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)¹⁸;**
- h) le Règlement sur la sécurité de la navigation¹⁹;**
- i) le Règlement sur les enregistreurs des données du voyage²⁰.**

Coming Into Force

Registration Date

427 (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.

Exception

(2) Subsection 121(3) comes into force on the first anniversary of the day on which these Regulations are registered.

SCHEDULE 1

(subsections 2(3) and 104(1), paragraphs 104(5)(a) and 112(1)(a) and subsection 112(2))

STANDARDS RESPECTING EQUIPMENT

Item	Column 1 Equipment	Column 2 IMO Standards	Column 3 ISO Standards	Column 4 IEC Standards
1	Magnetic Compasses and Compass Bearing Devices	Resolution A.382(X), paragraph 3 of Annex 1 and Annex II, <i>Magnetic Compasses Carriage and Performance Standards</i>	ISO 25862: <i>Ships and Marine Technology – Marine Magnetic Compasses, Binnacles and Azimuth Reading Devices</i>	N.A.

¹³ SOR/84-335
¹⁴ SOR/88-101
¹⁵ SOR/89-222
¹⁶ SOR/95-149
¹⁷ SOR/2000-260
¹⁸ SOR/2000-265
¹⁹ SOR/2005-134
²⁰ SOR/2011-203

Entrée en vigueur

Enregistrement

427 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

Exception

(2) Le paragraphe 121(3) entre en vigueur au premier anniversaire de la date d'enregistrement du présent règlement.

ANNEXE 1

(paragraphe 2(3) et 104(1), alinéas 104(5)a) et 112(1)a) et paragraphe 112(2))

¹³ DORS/84-335
¹⁴ DORS/88-101
¹⁵ DORS/89-222
¹⁶ DORS/95-149
¹⁷ DORS/2000-260
¹⁸ DORS/2000-265
¹⁹ DORS/2005-134
²⁰ DORS/2011-203

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Equipment	IMO Standards	ISO Standards	IEC Standards
2	Gyro-compasses and Gyro-compass Repeaters	Resolution A.424(XI), Annex, <i>Performance Standards for Gyro-compasses</i>	ISO 8728: <i>Ships and Marine Technology – Marine Gyro-compasses</i>	N.A.
3	Transmitting Heading Devices	Resolution MSC.116(73), Annex, <i>Performance Standards for Marine Transmitting Heading Devices (THDs)</i>	ISO 22090-1, <i>Ships and Marine Technology – Transmitting Heading Devices (THDs) – Part 1: Gyro-compasses</i> ISO 11606: <i>Ships and Marine Technology – Marine Electromagnetic Compasses</i>	N.A.
4	Heading Control Systems	Resolution A.342(XI), Annex, <i>Recommendation on Performance Standards for Automatic Pilots</i>	ISO 11674: <i>Ships and Marine Technology – Heading Control Systems</i>	N.A.
5	Track Control Systems	Resolution MSC.74(69), Annex 2, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	N.A.	IEC 62065: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Track Control Systems – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
6	Radars, Electronic Plotting Aids and Automatic Tracking Aids			
	(a) Equipment installed before July 1, 2008	Resolution A.477(XII), Annex, <i>Performance Standards for Radar Equipment</i>	N.A.	IEC 62388: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems - Shipborne Radar - Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(b) Equipment installed July 1, 2008 or after	Resolution MSC.192(79), Annex, <i>Adoption of the Revised Performance Standards for Radar Equipment</i>	N.A.	IEC 62388: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems - Shipborne Radar - Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
7	Automatic Radar Plotting Aids (ARPAs)	Resolution A.823(19), Annex, <i>Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids (ARPAs)</i>	N.A.	IEC 62388: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems - Shipborne Radar - Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
8	Receivers for a Global Navigation Satellite System			
	(a) Shipborne Global Positioning System (GPS) Receiver Equipment	Resolution A.819(19), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne Global Positioning System (GPS) Receiver Equipment</i>	N.A.	IEC 61108-1, <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems - Global Navigation Satellite Systems (GNSS) - Part 1: Global Positioning System (GPS) - Receiver Equipment - Performance Standards, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(b) Shipborne GLONASS Receiver Equipment	Resolution MSC.53(66), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne GLONASS Receiver Equipment</i>	N.A.	IEC 61108-2: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems - Global Navigation Satellite Systems (GNSS) - Part 2: Global Navigation Satellite System (GLONASS) - Receiver Equipment - Performance Standards, Methods of Testing and Required Test Results</i>

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Equipment	IMO Standards	ISO Standards	IEC Standards
	(c) Shipborne DGPS and DGLONASS Maritime Radio Beacon Receiver Equipment	Resolution MSC.64(67), Annex 2, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	N.A.	IEC 61108-4: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems - Global Navigation Satellite Systems (GNSS) - Part 4: Shipborne DGPS and DGLONASS Maritime Radio Beacon Receiver Equipment - Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(d) Shipborne Combined GPS/GLONASS Receiver Equipment	Resolution MSC.74(69), Annex 1, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	N.A.	N.A.
	(e) Shipborne BEIDOU Satellite Navigation System (BDS) Receiver Equipment	Resolution MSC. 379(93), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne BEIDOU Satellite Navigation System (BDS) Receiver Equipment</i>	N.A.	N.A.
	(f) Shipborne GALILEO Receiver Equipment	Resolution MSC. 233(82), Annex, <i>Adoption of the Performance Standards for Shipborne GALILEO Receiver Equipment</i>	N.A.	IEC 61108-3: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Global Navigation Satellite Systems (GNSS) – Part 3: Galileo Receiver Equipment – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(g) Multi-System Shipborne Radionavigation Receivers	Resolution MSC. 401(95), Annex, <i>Performance Standards for Multi-System Shipborne Radionavigation Receivers</i>	N.A.	IEC 60812: <i>Failure Modes and Effects Analysis (FMEA and FMECA)</i>
9	Echo-sounding Equipment	Resolution A.224(VII), Annex, <i>Recommendation on Performance Standards for Echo-Sounding Equipment</i>	ISO 9875: <i>Ships and Marine Technology – Marine Echo-sounding Equipment</i>	N.A.
10	Speed-and-distance Measuring Devices	Resolution A.824(19), Annex, <i>Recommendation on Performance Standards for Devices to Indicate Speed and Distance</i>	N.A.	IEC 61023: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Marine Speed and Distance Measuring Equipment (SDME) – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
11	Rate-of-turn indicators	Resolution A.526(13), Annex, <i>Performance Standards for Rate-of-turn Indicators</i>	N.A.	N.A.
12	Daylight Signalling Lamps	Resolution MSC.95(72), Annex, <i>Recommendation on Performance Standards for Daylight Signalling Lamps</i>	N.A.	N.A.
13	Sound-reception Systems	IMO Resolution MSC.86(70), Annex 1, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards for Navigational Equipment</i>	N.A.	N.A.

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Equipment	IMO Standards	ISO Standards	IEC Standards
14	Automatic Identification System (AIS) Class A	Resolution MSC.74(69), Annex 3, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	N.A.	IEC 61993-2: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems - Automatic Identification Systems (AIS) - Part 2: Class A Shipborne Equipment of the Automatic Identification System (AIS) - Operational and Performance Requirements, Methods of Test and Required Test Results</i>
15	Automatic Identification System (AIS) Class B	N.A.	N.A.	IEC 62287-1: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems - Class B Shipborne Equipment of the Automatic Identification System (AIS) - Part 1: Carrier-sense Time Division Multiple Access (CSTDMA) Techniques</i> IEC 62287-2: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems - Class B Shipborne Equipment of the Automatic Identification System (AIS) - Part 2: Self-organising Time Division Multiple Access (SOTDMA) Techniques</i>
16	ECDIS			
	(a) ECDIS installed before January 1, 2009	Resolution A.817(19), Annex, <i>Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)</i>	N.A.	IEC 61174: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(b) ECDIS installed on or after January 1, 2009	Resolution MSC.232(82), <i>Adoption of the Revised Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)</i>	N.A.	IEC 61174: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
17	Voyage Data Recorders (VDRs)			
	(a) VDR installed before June 1, 2008	Resolution A.861(20), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne Voyage Data Recorders (VDRs)</i>		IEC 61996: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Voyage Data Recorder (VDR) – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(b) VDR installed on or after June 1, 2008 but before July 1, 2014	Resolution A.861(20), Annex, <i>Performance standards for Shipborne Voyage Data Recorders (VDRs)</i>	N.A.	IEC 61996-1: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Voyage Data Recorder (VDR) – Part 1: Voyage Data Recorder (VDR)- Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(c) VDR installed on or after July 1, 2014	Resolution MSC.333(90), Annex, <i>Adoption of Revised Performance Standards for Shipborne Voyage Data Recorders (VDRs)</i>	N.A.	IEC 61996-1: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Voyage Data Recorder (VDR) – Part 1: Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>

Item	Column 1 Equipment	Column 2 IMO Standards	Column 3 ISO Standards	Column 4 IEC Standards
18	Simplified Voyage Data Recorders (S-VDRs)			
	(a) S-VDR installed before June 1, 2008	Resolution MSC.163(78), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne Simplified Voyage Data Recorders (S-VDRs)</i>	N.A.	IEC 61996-2: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Voyage Data Recorder (VDR) – Part 2: Simplified Voyage Data Recorder (S-VDR)- Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(b) S-VDR installed on or after June 1, 2008	Resolution MSC.163(78), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne Simplified Voyage Data Recorders (S-VDRs)</i>	N.A.	IEC 61996-2: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Voyage Data Recorder (VDR) – Part 2: Simplified Voyage Data Recorder (S-VDR)- Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>

NORMES RELATIVES À L'ÉQUIPEMENT

Article	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Normes de l'OMI	Colonne 3 Normes ISO	Colonne 4 Normes de la CEI
1	Compas magnétiques et dispositifs de relèvement au compas	Résolution A.382(X), article 3 de l'annexe I et annexe II, <i>Magnetic Compasses Carriage and Performance Standards</i>	ISO 25862 : <i>Ships and Marine Technology – Marine Magnetic Compasses, Binnacles and Azimuth Reading Devices</i>	S/O
2	Gyrocompas et répéteurs au gyrocompas	Résolution A.424(XI), annexe, <i>Performance Standards for Gyro-compasses</i>	ISO 8728 : <i>Ships and Marine Technology – Marine Gyro-compasses</i>	S/O
3	Indicateurs du cap à transmission	Résolution MSC.116(73), annexe, <i>Performance Standards for Marine Transmitting Heading Devices (THDs)</i>	ISO 22090-1 : <i>Ships and Marine Technology – Transmitting Heading Devices (THDs) – Part 1: Gyro-compasses</i> ISO 11606 : <i>Ships and Marine Technology – Marine Electromagnetic Compasses</i>	S/O
4	Systèmes de contrôle du cap	Résolution A.342(XI), annexe, <i>Recommendation on Performance Standards for Automatic Pilots</i>	ISO 11674 : <i>Navires et technologie maritime – Systèmes de contrôle du cap</i>	S/O
5	Systèmes de contrôle de la route	Résolution MSC.74(69), annexe 2, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	S/O	CEI 62065 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Systèmes de contrôle de la route – Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles</i>
6	Radars, aides de pointage électroniques et aides de poursuite automatiques			
	a) Équipement installé avant le 1 ^{er} juillet 2008	Résolution A.477(XII), annexe, <i>Performance standards for radar equipment</i>	S/O	CEI 62388 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Radar de bord – Exigences de performance, méthodes d'essai et résultats exigibles</i>

Article	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Normes de l'OMI	Colonne 3 Normes ISO	Colonne 4 Normes de la CEI
	b) Équipement installé le 1 ^{er} juillet 2008 ou après cette date	Résolution MSC.192(79), annexe, <i>Adoption des normes de fonctionnement révisées du matériel radar</i>	S/O	CEI 62388 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Radar de bord – Exigences de performance, méthodes d'essai et résultats exigés</i>
7	Aides de pointage radar automatiques (APRA)	Résolution A.823(19), annexe, <i>Normes de fonctionnement des aides de pointage radar automatiques (APRA)</i>	S/O	CEI 62388 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Radar de bord – Exigences de performance, méthodes d'essai et résultats exigés</i>
8	Récepteurs fonctionnant dans le cadre d'un système mondial de navigation par satellite			
	a) Équipement de réception de bord du système mondial de localisation (GPS)	Résolution A.819(19), annexe, <i>Normes de fonctionnement de l'équipement de réception de bord du système mondial de localisation (GPS)</i>	S/O	CEI 61108-1 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Système mondial de navigation par satellite (GNSS) – Partie 1: Système de positionnement par satellite GPS – Matériel de réception – Normes de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigibles</i>
	b) Équipement de réception de bord du système GLONASS	Résolution MSC.53(66), annexe, <i>Performance Standards for Shipborne GLONASS Receiver Equipment</i>	S/O	CEI 61108-2 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Système mondial de navigation par satellite (GNSS) – Partie 2 : Système de navigation par satellite GLONASS – Matériel de réception – Normes de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigibles</i>
	c) Équipement de réception de bord des émissions DGPS et DGLONASS des radiophares maritimes	Résolution MSC.64(67), annexe 2, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	S/O	CEI 61108-4 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Système mondial de navigation par satellite (GNSS) – Partie 4: Equipement pour récepteur de balises radioélectriques DGLONASS et DGPS embarqués – Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>
	d) Équipement de bord destiné à la réception combinée des émissions GPS/GLONASS	Résolution MSC.74(69), annexe 1, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	S/O	S/O
	e) Équipement de réception de bord du système BEIDOU (BDS)	Résolution MSC.379(93), annexe, <i>Performance Standards for Shipborne BEIDOU Satellite Navigation System (BDS) Receiver Equipment</i>	S/O	S/O
	f) Équipement de réception de bord du système GALILEO	Résolution MSC.233(82), annexe, <i>Adoption of the Performance Standards for Shipborne GALILEO Receiver Equipment</i>	S/O	CEI 61108-3 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Système mondial de navigation par satellite (GNSS) – Partie 3: Matériel de réception Galileo – Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Équipement	Normes de l'OMI	Normes ISO	Normes de la CEI
	g) Équipement de réception de bord de radionavigation multi-systèmes	Résolution MSC.401(95), annexe, <i>Performance Standards for Multi-System Shipborne Radionavigation Receives</i>	S/O	CEI 60812 : <i>Analyse des modes de défaillance et de leurs effets (AMDE et AMDEC)</i>
9	Matériel de sondage par écho	Résolution A.224(VII), annexe, <i>Recommendation on Performance Standards for Echo-Sounding Equipment</i>	ISO 9875 : <i>Navires et technologie maritime — Appareils de sondage par écho</i>	S/O
10	Appareils de mesure de la vitesse et de la distance	Résolution A.824(19), annexe, <i>Recommendation on Performance Standards for Devices to Indicate Speed and Distance</i>	S/O	CEI 61023 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Équipement de mesurage de la vitesse et de la distance (SDME) — Exigences de performance, méthodes de test et résultats exigibles</i>
11	Indicateurs de taux de giration	Résolution A.526(13), annexe, <i>Performance Standards for Rate-of-Turn Indicators</i>	S/O	S/O
12	Fanoux de signalisation de jour	Résolution MSC.95(72), annexe, <i>Recommendation on Performance Standards for Daylight Signalling Lamps</i>	S/O	S/O
13	Dispositifs de réception des signaux sonores	Résolution MSC.86(70), annexe 1, <i>Adoption de normes de fonctionnement nouvelles et modifiées applicables au matériel de navigation</i>	S/O	S/O
14	Systèmes d'identification automatique (AIS) de classe A	Résolution MSC.74(69), annexe 3, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	S/O	CEI 61993-2 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Systèmes d'identification automatique (AIS) — Partie 2 : Équipements AIS de type Classe A embarqués — Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>
15	Système d'identification automatique (AIS) de classe B	S/O	S/O	IEC 62287-1 : <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems - Class B Shipborne Equipment of the Automatic Identification System (AIS) - Part 1: Carrier-sense Time Division Multiple Access (CSTDMA) Techniques</i> IEC 62287-2 : <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems - Class B Shipborne Equipment of the Automatic Identification System (AIS) - Part 2: Self-organising Time Division Multiple Access (SOTDMA) Techniques</i>

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Équipement	Normes de l'OMI	Normes ISO	Normes de la CEI
16	SVCEI			
	a) SVCEI installé avant le 1 ^{er} janvier 2009	Résolution A.817(19), annexe, <i>Normes de fonctionnement des systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information (SVCEI)</i>	S/O	CEI 61174 : <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	b) SVCEI installé le 1 ^{er} janvier 2009 ou après cette date	Résolution MSC.232(82), annexe, <i>Adoption des normes de fonctionnement révisées des systèmes de visualisation des cartes électroniques</i>	S/O	CEI 61174 : <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
17	Enregistreur des données du voyage (VDR)			
	a) VDR installé avant le 1 ^{er} juin 2008	Résolution A.861(20), annexe, <i>Normes de fonctionnement des enregistreurs des données du voyage (VDR) de bord</i>	S/O	CEI 61996 : <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Voyage Data Recorder (VDR) – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	b) VDR installé le 1 ^{er} juin 2008 ou après cette date mais avant le 1 ^{er} juillet 2014	Résolution A.861(20), annexe, <i>Normes de fonctionnement des enregistreurs des données du voyage (VDR) de bord</i>	S/O	CEI 61996-1 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Enregistreurs de données de navigation embarqué (VDR) – Partie 1 : Exigences de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>
	c) VDR installé le 1 ^{er} juillet 2014 ou après cette date	Résolution MSC.333(90), annexe, <i>Adoption of Revised Performance Standards for Shipborne Voyage Data Recorders (VDRs)</i>	S/O	CEI 61996-1 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Enregistreurs de données de navigation embarqué (VDR) – Partie 1 : Exigences de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>
18	Enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR)			
	a) S-VDR installé avant le 1 ^{er} juin 2008	Résolution MSC.163(78), annexe, <i>Normes de fonctionnement des enregistreurs des données du voyage simplifiés (S-VDR) de bord</i>	S/O	CEI 61996-2 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Enregistreurs de données de navigation embarqué (VDR) – Partie 2 : Enregistreur de données de navigation simplifié (S-VDR) – Exigences de performance, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>
	b) S-VDR installé le 1 ^{er} juin 2008 ou après cette date	Résolution MSC.163(78), annexe, <i>Normes de fonctionnement des enregistreurs des données du voyage simplifiés (S-VDR) de bord</i>	S/O	CEI 61996-2 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Enregistreurs de données de navigation embarqué (VDR) – Partie 2 : Enregistreur de données de navigation simplifié (S-VDR) – Exigences de performance, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>

SCHEDULE 2

(subsection 104(6) and paragraph 108(b))

STANDARDS RESPECTING EQUIPMENT BEFORE JULY 1, 2002

	Column 1	Column 2
Item	Equipment	IMO Standards
1	Magnetic Compasses	Resolution A.382(X), paragraph 3 of Annex 1 and Annex II, <i>Magnetic Compasses Carriage and Performance Standards</i>
2	Gyro-compasses	Resolution A.424(XI), Annex, <i>Performance Standards for Gyro-compasses</i>
3	Radars	Resolution A.278(VIII), Annex, <i>Supplement to the Recommendation on Performance Standards for Navigational Radar Equipment (Resolution A.222(VII))</i> Resolution A.477(XII), Annex, <i>Performance Standards for Radar Equipment</i> Resolution A.820(19), Annex, <i>Performance Standards for Navigational Radar Equipment for High-speed Craft</i>
4	Automatic Radar Plotting Aids (ARPA)	Resolution A.823(19), Annex, <i>Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids</i>
5	Shipborne Global Positioning System (GPS) Receiver Equipment	Resolution A.819(19), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne Global Positioning System (GPS) Receiver Equipment</i>
6	Echo-sounding Equipment	Resolution A.224(VII), Annex, <i>Performance Standards for Echo-Sounding Equipment</i>
7	Speed-and-distance Measuring Devices	Resolution A.824(19), Annex, <i>Performance Standards for Devices to Indicate Speed and Distance</i>
8	Rate-of-turn Indicators	Resolution A.526(13), Annex, <i>Performance Standards for Rate-of-turn Indicators</i>

ANNEXE 2

(paragraphe 104(6) et alinéa 108b))

NORMES RELATIVES À L'ÉQUIPEMENT AVANT LE 1^{ER} JUILLET 2002

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Équipement	Normes de l'OMI
1	Compas magnétiques	Résolution A.382(X), article 3 de l'annexe I et annexe II, <i>Magnetic Compasses Carriage and Performance Standards</i>
2	Gyrocompas	Résolution A.424(XI), annexe, <i>Performance Standards for Gyro-compasses</i>
3	Radars	Résolution A.278(VIII), annexe, <i>Supplement to the Recommendation on Performance Standards for Navigational Radar Equipment (Resolution A.222(VII))</i> Résolution A.477(XII), annexe, <i>Performance Standards for Radar Equipment</i> Résolution A.820(19), annexe, <i>Performance Standards for Navigational Radar Equipment for High-speed Craft</i>
4	Aides de pointage radar automatiques (APRA)	Résolution A.823(19), annexe, <i>Normes de fonctionnement des aides de pointage radar automatiques (APRA)</i>
5	Équipement de réception de bord du système mondial de localisation (GPS)	Résolution A.819(19), annexe, <i>Normes de fonctionnement de l'équipement de réception de bord du système mondial de localisation (GPS)</i>
6	Matériel de sondage par écho	Résolution A.224(VII), annexe, <i>Performance Standards for Echo-Sounding Equipment</i>
7	Appareils de mesure de la vitesse et de la distance	Résolution A.824(19), annexe, <i>Performance Standards for Devices to Indicate Speed and Distance</i>
8	Indicateurs de taux de giration	Résolution A.526(13), annexe, <i>Performance Standards for Rate-of-turn Indicators</i>

SCHEDULE 3

(Subsections 208(3) and 224(1))

ANNEXE 3

(paragraphes 208(3) et 224(1))

Performance Standards and Testing Standards

Item	Column 1 Equipment	Column 2 IMO Standards	Column 3 International Electrotechnical Commission Standards	Column 4 European Telecommunications Standards Institute (ETSI) Standards
1	VHF Radio Installation - Capable of DSC — installed on board a vessel to which Part IV of SOLAS applies	Resolution A.803(19), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne VHF Radio Installations Capable of Voice Communication and Digital Selective Calling</i>	<p>IEC 61097-3: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 3: Digital Selective Calling (DSC) Equipment - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Testing Results</i></p> <p>IEC-61097-7: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 7: Shipborne VHF Radiotelephone Transmitter and Receiver - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>IEC 61097-8: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 8: Shipborne Watchkeeping Receivers for the Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF bands – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p>	<p>EN 300 338-1: <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 1: Common Requirements</i></p> <p>EN 300 338-2: <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 2: Class A/B DSC</i></p> <p>EN 301 033: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Shipborne Watchkeeping Receivers for Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands</i></p> <p>EN 300 162-1: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Radiotelephone Transmitters and Receivers for the Maritime Mobile Service Operating in VHF Bands; Part 1: Technical Characteristics and Methods of Measurement</i></p>
2	VHF Radio Installation Capable of DSC — installed on board a vessel to which Part IV of SOLAS does not apply	N.A.	IEC 62238: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems — VHF Radiotelephone Equipment Incorporating Class “D” Digital Selective Calling (DSC) — Methods of Testing and Required Test Results</i>	EN 301 025: <i>VHF Radiotelephone Equipment for General Communications and Associated Equipment for Class “D” Digital Selective Calling (DSC); Harmonised Standard Covering the Essential Requirements of Articles 3.2 and 3.3(g) of the Directive 2014/53/EU</i>

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	
Item	Equipment	IMO Standards	International Electrotechnical Commission Standards	European Telecommunications Standards Institute (ETSI) Standards
3	MF Radio Installation	Resolution A.804(19), Annex, Performance Standards for Shipborne MF Radio Installations Capable of Voice Communications and Digital Selective Calling	<p>IEC 61097-3: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 3: Digital Selective Calling (DSC) Equipment - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>IEC 61097-8: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 8: Shipborne Watchkeeping Receivers for the Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF bands - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>IEC 61097-9: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 9: Shipborne Transmitters and Receivers for use in the MF and HF Bands Suitable for Telephony, Digital Selective Calling (DSC) and Narrow Band Direct Printing (NBDP) - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p>	<p>EN 300 338-1: <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 1: Common Requirements</i></p> <p>EN 300 338-2: <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 2: Class A/B DSC</i></p> <p>EN 301 033: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Shipborne Watchkeeping Receivers for Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands</i></p> <p>EN 300 373-1: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Maritime Mobile Transmitters and Receivers for use in the MF and HF Bands; Part 1: Technical Characteristics and Methods of Measurement</i></p>

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Equipment	International Electrotechnical Commission Standards	European Telecommunications Standards Institute (ETSI) Standards
4	MF/HF Radio Installation	<p>Resolution A.806(19), Annex, Performance Standards for Shipborne MF/HF Radio Installations Capable of Voice Communications, Narrowband Direct Printing and Digital Selective Calling</p> <p>IEC 61097-3: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 3: Digital Selective Calling (DSC) Equipment - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>IEC 61097-8: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 8: Shipborne Watchkeeping Receivers for the Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF bands - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>IEC 61097-9: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 9: Shipborne Transmitters and Receivers for use in the MF and HF Bands Suitable for Telephony, Digital Selective Calling (DSC) and Narrow Band Direct Printing (NBDP) - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p>	<p>ETS 300 067: <i>Radio Equipment and Systems Radiotelex Equipment Operating in the Maritime MF/HF Service Technical Characteristics and Methods of Measurement</i></p> <p>EN 300 338-1: <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 1: Common Requirements</i></p> <p>EN 300 338-2: <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 2: Class A/B DSC</i></p> <p>EN 300 373-1: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Maritime Mobile Transmitters and Receivers for use in the MF and HF Bands; Part 1: Technical Characteristics and Methods of Measurement</i></p> <p>EN 301 033: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Shipborne Watchkeeping Receivers for Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands</i></p>
5	INMARSAT	<p>Resolution A.807(19), Annex, Performance standards for INMARSAT-C Ship Earth Stations Capable of Transmitting and Receiving Direct-Printing Communications</p> <p>Resolution A.808(19), Annex, Performance Standards for Ship Earth Stations Capable of Two-way Communications</p>	<p>IEC 61097-4: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 4: Inmarsat-C Ship Earth Station and Inmarsat Enhanced Group Call (EGC) Equipment - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>N.A.</p>
6	Enhanced Group Call Equipment	<p>Resolution A.664(16), Annex, Performance standards for Enhanced Group Call Equipment</p> <p>IEC 61097-4: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 4: Inmarsat-C Ship Earth Station and Inmarsat Enhanced Group Call (EGC) Equipment - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p>	<p>N.A.</p>

Item	Column 1 Equipment	Column 2 IMO Standards	Column 3 International Electrotechnical Commission Standards	Column 4 European Telecommunications Standards Institute (ETSI) Standards
7	NAVTEX Receiver	Resolution A.525(13), Annex, Performance Standards for Narrow-band Direct Printing Telegraph Equipment for the Reception of Navigational and Meteorological Warnings and Urgent Information to Ships	IEC 61097-6: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 6: Narrowband Direct-printing Telegraph Equipment for the Reception of Navigational and Meteorological Warnings and Urgent Information to Ships (NAVTEX)</i>	EN 300 065: <i>Narrow-band Direct-printing Telegraph Equipment for Receiving Meteorological or Navigational Information (NAVTEX); Harmonised Standard Covering the Essential Requirements of Articles 3.2 and 3.3(g) of the Directive 2014/53/EU</i>
8	EPIRB	Resolution A.810(19), Annex, Performance Standards for Float-free Satellite Emergency Position-indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating on 406 MHz Resolution A.662(16), Annex, Performance Standards for Float-free Release and Activation Arrangements for Emergency Radio Equipment	IEC 61097-2: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 2: COSPAS-SARSAT EPIRB - Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacon Operating on 406 MHz - Operational and Performance requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	EN 300 066: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Float-free Maritime Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating in the 406,0 MHz to 406,1 MHz Frequency Band; Technical Characteristics and Methods of Measurement</i>
9	SART (Radar)	Resolution A.802(19), Annex, Performance Standards for Survival Craft Radar Transponders for use in Search and Rescue Operations	IEC 61097-1: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 1: Radar Transponder - Marine Search and Rescue (SART) - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	N.A.
10	SART (AIS)	Resolution MSC.246(83), Annex, Adoption of Performance Standards for Survival Craft Search and Rescue Transmitters (SART) for Use in Search and Rescue Operations	IEC 61097-14: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 14: AIS Search and Rescue Transmitter (AIS-SART) - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	N.A.
11	Survival Craft VHF Radiotelephone	Resolution A.809(19), Annexes 1 and 2, Performance Standards for Survival Craft Two-way VHF Radiotelephone Apparatus	IEC 61097-12: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 12: Survival Craft Portable Two-way VHF Radiotelephone Apparatus - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	EN 300 225: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Survival Craft Portable VHF Radiotelephone Apparatus</i>

Normes de fonctionnement et normes d'essai

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Équipement	Normes de l'OMI	Normes de la CEI	Normes de l'Institut européen des normes de télécommunications
1	Installation radio VHF permettant des communications au moyen d'un ASN installée à bord d'un bâtiment assujetti au chapitre IV de SOLAS	Résolution A.803(19), annexe, Normes de fonctionnement des installations radioélectriques de bord à ondes métriques pour les communications vocales et l'appel sélectif numérique	CEI 61097-3 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 3: Digital Selective Calling (DSC) Equipment – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i> CEI 61097-7 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 7: Shipborne VHF Radiotelephone Transmitter and Receiver - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i> CEI 61097-8 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 8: Shipborne Watchkeeping Receivers for the Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF bands – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	EN 300 338-1 : <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 1: Common Requirements</i> EN 300 338-2 : <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 2: Class A/B DSC</i> EN 301 033 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Shipborne Watchkeeping Receivers for Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands</i> EN 300 162-1 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Radiotelephone Transmitters and Receivers for the Maritime Mobile Service Operating in the VHF Bands; Technical Characteristics and Methods of Measurement</i>
2	Installation radio VHF permettant des communications au moyen d'un ASN installée à bord d'un bâtiment non assujetti au chapitre IV de SOLAS	S/O	CEI 62238 : <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – VHF Radiotelephone Equipment Incorporating Class "D" Digital Selective Calling (DSC) – Methods of Testing and Required Test Results</i>	EN 301 025 : <i>VHF Radiotelephone Equipment for General Communications and Associated Equipment for Class "D" Digital Selective Calling (DSC); Harmonised Standard Covering the Essential Requirements of Articles 3.2 and 3.3(g) of the Directive 2014/53/EU</i>

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Équipement	Normes de l'OMI	Normes de la CEI	Normes de l'Institut européen des normes de télécommunications
3	Installation radio MF	Résolution A.804(19), annexe, Normes de fonctionnement des installations radioélectriques de bord à ondes hectométriques pour les communications vocales et l'appel sélectif numérique	<p>CEI 61097-3 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 3: Digital Selective Calling (DSC) Equipment – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>CEI 61097-8 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 8: Shipborne Watchkeeping Receivers for the Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF bands – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>CEI 61097-9 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 9: Shipborne Transmitters and Receivers for Use in the MF and HF Bands Suitable for Telephony, Digital Selective Calling (DSC) and Narrow Band Direct Printing (NBDP) - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p>	<p>EN 300 338-1 : <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 1: Common Requirements</i></p> <p>EN 300 338-2 : <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 2: Class A/B DSC</i></p> <p>EN 301 033 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Shipborne Watchkeeping Receivers for Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands</i></p> <p>EN 300 373-1 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Maritime Mobile Transmitters and Receivers for Use in the MF and HF Bands; Part 1: Technical Characteristics and Methods of Measurement</i></p>

Article	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Normes de l'OMI	Colonne 3 Normes de la CEI	Colonne 4 Normes de l'Institut européen des normes de télécommunications
4	Installation radio MF/HF	Résolution A.806(19), annexe, <i>Normes de fonctionnement des installations radioélectriques de bord à ondes hectométriques et décimétriques pour les communications vocales, l'impression directe à bande étroite et l'appel sélectif numérique</i>	CEI 61097-3 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 3: Digital Selective Calling (DSC) Equipment – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i> CEI 61097-8 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 8: Shipborne Watchkeeping Receivers for the Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF bands - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i> CEI 61097-9 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) - Part 9: Shipborne Transmitters and Receivers for Use in the MF and HF Bands Suitable for Telephony, Digital Selective Calling (DSC) and Narrow Band Direct Printing (NBDP) - Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	ETS 300 067 : <i>Radio Equipment and Systems Radiotelex Equipment Operating in the Maritime MF/HF Service Technical Characteristics and Methods of Measurement</i> EN 300 338-1 : <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 1: Common Requirements</i> EN 300 338-2 : <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 2: Class A/B DSC</i> EN 300 373-1 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Maritime Mobile Transmitters and Receivers for Use in the MF and HF Bands; Part 1: Technical Characteristics and Methods of Measurement</i> EN 301 033 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Shipborne Watchkeeping Receivers for Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands</i>
5	INMARSAT	Résolution A.807(19), annexe, <i>Normes de fonctionnement des stations terriennes de navire INMARSAT-C permettant d'émettre et de recevoir des communications par impression directe</i> Résolution A.808(19), annexe, <i>Normes de fonctionnement des stations terriennes de navire permettant d'assurer des communications bidirectionnelles</i>	CEI 61097-4 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 4: Inmarsat-C Ship Earth Station and Inmarsat Enhanced Group Call (EGC) Equipment – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	S/O
6	Équipement d'appel de groupe amélioré	Résolution A.664(16), annexe, <i>Performance standards for Enhanced Group Call Equipment</i>	CEI 61097-4 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 4: Inmarsat-C Ship Earth Station and Inmarsat Enhanced Group Call (EGC) Equipment – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	S/O

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Équipement	Normes de l'OMI	Normes de la CEI	Normes de l'Institut européen des normes de télécommunications
7	Récepteur NAVTEX	Résolution A.525(13), annexe, <i>Performance Standards for Narrow-band Direct Printing Telegraph Equipment for the Reception of Navigational and Meteorological Warnings and Urgent Information to Ships</i>	CEI 61097-6 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 6: Narrowband Direct-printing Telegraph Equipment for the Reception of Navigational and Meteorological Warnings and Urgent Information to Ships (NAVTEX)</i>	ETS 300 065 : <i>Narrow-band Direct-printing Telegraph Equipment for Receiving Meteorological or Navigational Information (NAVTEX); Harmonised Standard Covering the Essential Requirements of Articles 3.2 and 3.3(g) of the Directive 2014/53/EU Harmonized European Standard</i>
8	RLS	Résolution A.810(19), annexe, <i>Normes de fonctionnement des radiobalises de localisation des sinistres (RLS) pouvant surnager librement et fonctionnant par satellite à 406 MHz</i> Résolution A.662.(16), annexe, <i>Performance Standards for Float-free Release and Activation Arrangements for Emergency Radio Equipment</i>	CEI 61097-2 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 2: COSPAS-SARSAT EPIRB - Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacon Operating on 406 MHz – Operational and Performance requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	EN 300 066 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Float-free Maritime Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating in the 406,0 MHz to 406,1 MHz Frequency Band; Technical Characteristics and Methods of Measurement</i>
9	Répondeur SAR (radar)	Résolution A.802(19), annexe, <i>Normes de fonctionnement des répondeurs radar pour embarcations et radeaux de sauvetage destinés à être utilisés lors des opérations de recherche et de sauvetage</i>	CEI 61097-1 : <i>Système mondial de détresse et de sécurité en mer (GMDSS) – Partie 1 : Répondeur radar – Recherche et sauvetage maritimes (SAR) – Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles</i>	S/O
10	Répondeur SAR (AIS)	Résolution MSC 246(83), annexe, <i>Adoption de normes de fonctionnement des émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) pour embarcations et radeaux de sauvetage, destinés à être utilisés lors des opérations de recherche et de sauvetage</i>	CEI 61097-14 : <i>Système mondial de détresse et de sécurité en mer (GMDSS) – Partie 14 : Émetteur de recherche et sauvetage AIS – Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles</i>	S/O
11	Radiotéléphone VHF pour bateaux de sauvetage	Résolution A.809(19), annexes 1 et 2, <i>Normes de fonctionnement des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques pour embarcations et radeaux de sauvetage</i>	CEI 61097-12 : <i>Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) – Partie 12 : Radiotéléphone émetteur-récepteur portable VHF pour embarcation de sauvetage – Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>	EN 300 225 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Survival Craft Portable VHF Radiotelephone Apparatus</i>

SCHEDULE 4

(Subsections 254(2), 255(1) and 256(1))

ANNEXE 4

(paragraphe 254(2), 255(1) et 256(1))

VHF RADIOTELEPHONE CHANNELS FOR LISTENING WATCHES AND NAVIGATION SAFETY CALLS

Item	Column 1 Description of Vessel	Column 2 Channel for Listening Watch	Column 3 Channel for Navigation Safety Calls
1	A Canadian vessel that is in waters beyond Canadian jurisdiction	Channel 16 or channel required by state of jurisdiction	Channel 16 or channel required by state of jurisdiction
2	A vessel that is in waters within Canadian jurisdiction, other than the Great Lakes Basin, and that is <ul style="list-style-type: none"> (a) outside a traffic zone; or (b) inside a traffic zone 	Channel 16 Appropriate VHF channel	Channel 16 Appropriate VHF channel
3	A vessel that is in waters within the Great Lakes Basin, other than a vessel referred to in item 4, that is <ul style="list-style-type: none"> (a) outside a traffic zone and that <ul style="list-style-type: none"> (i) required pursuant to Part 2 to be fitted with at least one bridge-to-bridge VHF radiotelephone installation, or (ii) is required pursuant to Part 2 to be fitted with at least two bridge-to-bridge VHF radiotelephone installations; or (b) inside a traffic zone and that <ul style="list-style-type: none"> (i) is required pursuant to Part 2 to be fitted with at least one bridge-to-bridge VHF radiotelephone installation, or (ii) is required pursuant to Part 2 to be fitted with at least two bridge-to-bridge VHF radiotelephone installations 	Channel 16 Channel 13 and Channel 16 Appropriate VHF Channel Channel 13 and Appropriate VHF Channel	Channel 16 Channel 13 Appropriate VHF Channel Channel 13
4	A vessel that is between the lower exit of the St. Lambert Lock and Crossover Island or between calling-in points Nos. 15 and 16 in the Welland Canal and that <ul style="list-style-type: none"> (a) is required pursuant to Part 2 to be fitted with at least one bridge-to-bridge radiotelephone installation; or (b) is required pursuant to Part 2 to be fitted with at least two bridge-to-bridge radiotelephone installations 	Appropriate VHF Channel Appropriate VHF Channel and Channel 16	Appropriate VHF Channel Appropriate VHF Channel

VOIES RADIOTÉLÉPHONIQUES VHF UTILISÉES POUR L'ÉCOUTE ET LES APPELS RELATIFS À LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Article	Colonne 1 Bâtiment	Colonne 2 Voie pour l'écoute	Colonne 3 Voie pour les appels relatifs à la sécurité de la navigation
1	Bâtiment canadien se trouvant à l'extérieur des eaux canadiennes	voie 16 ou voie exigée par l'État en cause	voie 16 ou voie exigée par l'État en cause
2	Bâtiment se trouvant dans les eaux canadiennes autres que le bassin des Grands Lacs : <ul style="list-style-type: none"> a) à l'extérieur d'une zone de gestion du trafic b) à l'intérieur d'une zone de gestion du trafic 	voie 16 voie VHF appropriée	voie 16 voie VHF appropriée

Article	Colonne 1 Bâtiment	Colonne 2 Voie pour l'écoute	Colonne 3 Voie pour les appels relatifs à la sécurité de la navigation
3	Bâtiment se trouvant dans les eaux du bassin des Grands Lacs, sauf celles visées à l'article 4 : a) à l'extérieur d'une zone de gestion du trafic : (i) si le bâtiment doit avoir au moins une installation radio VHF entre passerelles selon la partie 2 (ii) si le bâtiment doit avoir au moins deux installations radio VHF entre passerelles selon la partie 2 b) à l'intérieur d'une zone de gestion du trafic : (i) si le bâtiment doit avoir au moins une installation radio VHF entre passerelles selon la partie 2 (ii) si le bâtiment doit avoir au moins deux installations radio VHF entre passerelles selon la partie 2	voie 16 voie 13 et voie 16 voie VHF appropriée voie 13 et voie VHF appropriée	voie 16 voie 13 voie VHF appropriée voie 13
4	Bâtiment se trouvant entre la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert et l'île Crossover, ou entre les points d'appel n ^{os} 15 et 16 dans le canal Welland, a) si le bâtiment doit avoir au moins une installation radio entre passerelles selon la partie 2 b) si le bâtiment doit avoir au moins deux installations radio VHF entre passerelles selon la partie 2	voie VHF appropriée voie VHF appropriée et voie 16	voie VHF appropriée voie VHF appropriée

SCHEDULE 5

(Sections 302 and 303)

Prohibited Waters**1** Conception Bay — Province of Newfoundland

Beginning at the lighted cable sign in Broad Cove, Newfoundland, in the position Latitude 47°35'45"N., Longitude 52°53'10"W., as shown on Canadian Hydrographic Service Chart 4566, edition dated November 23, 1962; THENCE in a straight line to the position Latitude 47°35'45"N., Longitude 52°53'37"W.; THENCE in a straight line to the position Latitude 47°37'12"N., Longitude 52°55'44"W.; THENCE in a straight line to the cable landing at Bell Island, Newfoundland, in position Latitude 47°37'37"N., Longitude 52°56'00"W.; THENCE in a straight line to the position Latitude 47°37'37"N., Longitude 52°55'16"W.; THENCE in a straight line to the position on the shore Latitude 47°36'09"N., Longitude 52°53'06"W.; THENCE following the high water mark in a southwesterly direction to the point of beginning.

ANNEXE 5

(articles 302 et 303)

Eaux interdites**1** Les eaux de la baie Conception, dans la province de Terre-Neuve, délimitées ci-après :

À partir de la balise lumineuse de câble à Broad Cove (Terre-Neuve) située par 47°35'45" de latitude nord et 52°53'10" de longitude ouest, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 4566 du Service hydrographique du Canada, édition du 23 novembre 1962; de là, en ligne droite jusqu'à un point situé par 47°35'45" de latitude nord et 52°53'37" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'à un point situé par 47°37'12" de latitude nord et 52°55'44" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'au point d'atterrissage du câble à l'île Bell (Terre-Neuve) situé par 47°37'37" de latitude nord et 52°56'00" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'à un point situé par 47°37'37" de latitude nord et 52°55'16" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'à un point sur la côte situé par 47°36'09" de latitude nord et 52°53'06" de longitude ouest; de là, en suivant la ligne des hautes eaux dans une direction sud-ouest, jusqu'au point de départ.

2 Random Sound — Province of Newfoundland

Beginning at a point on the high water mark at the easterly extremity of East Random Head, as shown on Canadian Hydrographic Service Charts 4545 and 4546, editions dated May 6, 1983 and January 24, 1964, respectively; THENCE in a straight line to a point on the high water mark at the easterly extremity of West Random Head; THENCE following the high water mark in a westerly direction to a point on the shore at Latitude 48°03'04"N., Longitude 53°38'42"W.; THENCE in a straight line to a point on the high water mark of Middle Cliff at Latitude 48°03'54"N., Longitude 53°40'26"W.; THENCE following the high water mark in a westerly and northerly direction to the easterly extremity of Red Point; THENCE in a straight line to a point on the high water mark at the westerly extremity of Brown Mead; THENCE following the high water mark in a southerly and easterly direction to the point of beginning.

3 Northumberland Strait — Between the Provinces of New Brunswick and Prince Edward Island

Beginning at a point on the high water mark at Cape Bruin, N.B., located at Latitude 46°10'58"N., Longitude 63°58'42"W., as shown on Canadian Hydrographic Service Chart 4406, edition dated July 12, 1985; THENCE in a straight line to a point on the high water mark at Fernwood, P.E.I., Latitude 46°19'15"N., Longitude 63°48'55"W.; THENCE following the high water mark in a southerly and easterly direction to a point on the shore at Latitude 46°18'30"N., Longitude 63°46'09"W.; THENCE in a straight line to a point on the high water mark at Botsford, N.B., Latitude 46°10'01"N., Longitude 63°56'00"W.; THENCE following the high water mark in a northwesterly direction to the point of beginning.

4 Welland Canal Entrances — Province of Ontario

(a) Lake Ontario: beginning at a point north of the Port Weller Entrance to the Welland Canal located at Latitude 43°14'40"N., Longitude 79°13'40"W., as shown on Canadian Hydrographic Service Chart 2063, edition dated December 2, 1983; THENCE in a 090° direction for approximately 0.9 nautical miles to a position located at Latitude 43°14'40"N., Longitude 79°12'28"W.; THENCE in a 009° direction for approximately 2.6 nautical miles to a position located at Latitude 43°17'16"N., Longitude 79°11'50"W.; THENCE in a 270° direction for approximately 1.7 nautical miles to a position located at Latitude 43°17'16"N., Longitude 79°14'15"W.; THENCE in a 171° direction for approximately 2.6 nautical miles to the point of beginning; and

(b) Lake Erie: beginning at a point south of the Port Colborne Entrance to the Welland Canal located at

2 Les eaux du détroit de Random, dans la province de Terre-Neuve, délimitées ci-après :

À partir d'un point de la laisse de haute mer situé à l'extrémité est de la pointe d'East Random, tel qu'il est indiqué sur les cartes n^{os} 4545 et 4546 du Service hydrographique du Canada, éditions du 6 mai 1983 et du 24 janvier 1964 respectivement; de là, en ligne droite jusqu'à un point de la laisse de haute mer situé à l'extrémité est de la pointe de West Random; de là, le long de la laisse de haute mer en direction ouest jusqu'à un point du rivage situé par 48°03'04" de latitude nord et 53°38'42" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'à un point de la laisse de haute mer à Middle Cliff situé par 48°03'54" de latitude nord et 53°40'26" de longitude ouest; de là, le long de la laisse de haute mer en direction ouest et nord jusqu'à l'extrémité est de la pointe Rouge; de là, en ligne droite jusqu'à un point de la laisse de haute mer situé à l'extrémité ouest de la pointe Brune; de là, en suivant la laisse de haute mer en direction sud et est jusqu'au point de départ.

3 Les eaux du détroit de Northumberland, entre les provinces du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard, délimitées ci-après :

À partir d'un point de la laisse de haute mer du cap Bruin (Nouveau-Brunswick) situé par 46°10'58" de latitude nord et 63°58'42" de longitude ouest, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 4406 du Service hydrographique du Canada, édition du 12 juillet 1985; de là, en ligne droite jusqu'à un point de la laisse de haute mer à Fernwood (Île-du-Prince-Édouard) situé par 46°19'15" de latitude nord et 63°48'55" de longitude ouest; de là, en direction sud et est, le long de la laisse de haute mer, jusqu'à un point du rivage situé par 46°18'30" de latitude nord et 63°46'09" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'à un point de la laisse de haute mer à Botsford (Nouveau-Brunswick) par 46°10'01" de latitude nord et 63°56'00" de longitude ouest; de là, en direction nord-ouest, le long de la laisse de haute mer jusqu'au point de départ.

4 Les eaux des entrées du canal de Welland dans la province d'Ontario, délimitées ci-après :

(a) dans le lac Ontario, à partir d'un point au nord de l'entrée du canal de Welland à Port Weller, situé par 43°14'40" de latitude nord et 79°13'40" de longitude ouest, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 2063 du Service hydrographique du Canada, édition du 2 décembre 1983; de là, suivant une direction de 090°, pour environ 0,9 mille marin, jusqu'au point situé par 43°14'40" de latitude nord et 79°12'28" de longitude ouest; de là, suivant une direction de 009°, pour environ 2,6 milles marins, jusqu'au point situé par 43°17'16" de latitude nord et 79°11'50" de longitude ouest; de là, suivant une direction de 270°, pour environ 1,7 mille marin, jusqu'au point situé par 43°17'16" de latitude nord et 79°14'15" de longitude ouest; de là, suivant une direction de 171°, pour environ 2,6 mille marins, jusqu'au point de départ;

Latitude 42°51'55"N., Longitude 79°15'53"W., as shown on Canadian Hydrographic Service Chart 2120, edition dated March 7, 1986; THENCE in a 110° direction for approximately 0.9 nautical miles to a position located at Latitude 42°51'37"N., Longitude 79°14'44"W.; THENCE in a 191° direction for approximately 2.6 nautical miles to a position located at Latitude 42°49'3"N., Longitude 79°15'24"W.; THENCE in a 290° direction for approximately 1.7 nautical miles to a position located at Latitude 42°49'38"N., Longitude 79°17'36"W.; THENCE in a 029° direction for approximately 2.6 nautical miles to the point of beginning.

5 Parry Bay — Province of British Columbia

Beginning at a point on the high water mark of Albert Head located at Latitude 48°23'05"N., Longitude 123°28'48"W., as shown on Canadian Hydrographic Service Chart 3440, edition dated March 11, 1983; THENCE in a straight line to a point at Latitude 48°21'12"N., Longitude 123°30'54"W.; THENCE in a straight line to a point on the high water mark at Latitude 48°21'51"N., Longitude 123°31'57"W.; THENCE in a northerly and easterly direction along the high water mark of Parry Bay to the point of beginning.

[24-1-o]

b) dans le lac Érié, à partir d'un point au sud de l'entrée du canal de Welland à Port Colborne, situé par 42°51'55" de latitude nord et 79°15'53" de longitude ouest, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 2120 du Service hydrographique du Canada, édition du 7 mars 1986; de là, suivant une direction de 110°, pour environ 0,9 mille marin, jusqu'au point situé par 42°51'37" de latitude nord et 79°14'44" de longitude ouest; de là, suivant une direction de 191°, pour environ 2,6 milles marins, jusqu'au point situé par 42°49'03" de latitude nord et 79°15'24" de longitude ouest; de là, suivant une direction de 290°, pour environ 1,7 mille marin, jusqu'au point situé par 42°49'38" de latitude nord et 79°17'36" de longitude ouest; de là, suivant une direction de 029°, pour environ 2,6 milles marins, jusqu'au point de départ.

5 Les eaux de la baie de Parry dans la province de la Colombie-Britannique, délimitées ci-après :

À partir d'un point de la laisse de haute mer du cap Albert situé par 48°23'05" de latitude nord et 123°28'48" de longitude ouest, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 3440 du Service hydrographique du Canada, édition du 11 mars 1983; de là, en ligne droite jusqu'à un point situé par 48°21'12" de latitude nord et 123°30'54" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'à un point de la laisse de haute mer situé par 48°21'51" de latitude nord et 123°31'57" de longitude ouest; de là, vers le nord et vers l'est le long de la laisse de haute mer de la baie de Parry jusqu'au point de départ.

[24-1-o]

INDEX

COMMISSIONS

Canada Revenue Agency

Income Tax Act	
Revocation of registration of charities	2632

Canadian International Trade Tribunal

Appeal	
Notice No. HA-2019-007.....	2634
Determination	
Ships and vessels — Repair, refits and conversions (including dry docking)	2635
Inquiries	
Communications, detection and fibre optics.....	2635
Electrical and electronic equipment components	2636

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Administrative decisions	2637
Decisions	2637
* Notice to interested parties.....	2636

Public Service Commission

Public Service Employment Act	
Permission and leave granted (Akbari, Khatera).....	2637
Permission and leave granted (Chung, Sarah).....	2638

GOVERNMENT NOTICES

Environment, Dept. of the

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards).....	2590
Ministerial Condition No. 19921.....	2591
Ministerial Condition No. 19925.....	2595
Ministerial Condition No. 19927.....	2599

Fisheries and Oceans, Dept. of

Oceans Act	
Icebreaking services fee schedule	2602
Marine navigation services fee schedule	2610

Health, Dept. of

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Proposed guideline for Canadian drinking water quality for Escherichia coli	2619

GOVERNMENT NOTICES — Continued

Innovation, Science and Economic Development Canada

Radiocommunication Act	
Notice No. DGSO-003-19 — Extension to the reply comment period: Consultation on the Spectrum Licence Renewal Process for Non-Auctioned Broadband Radio Services (BRS) Licences	2625

Privy Council Office

Appointment opportunities	2626
---------------------------------	------

Transport, Dept. of

Canada Shipping Act, 2001	
Interim Order No. 5 Respecting Flooded Areas.....	2621
Order Repealing Interim Order No. 5 Respecting Flooded Areas	2624

MISCELLANEOUS NOTICES

* Continental Bank of Canada	
Certificate of continuance.....	2639
* Zag Bank	
Continuance Under the Canada Business Corporations Act and Discontinuance Under the Bank Act.....	2639

ORDERS IN COUNCIL

Environment, Dept. of the

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Order Approving the Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards).....	2640

PARLIAMENT

Chief Electoral Officer, Office of the

Canada Elections Act	
Deregistration of registered electoral district associations.....	2631

House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, 42nd Parliament).....	2630
---	------

Senate

Royal Assent	
Bills assented to	2630

* This notice was previously published.

PROPOSED REGULATIONS**Canada Post Corporation**

Canada Post Corporation Act	
Regulations Amending the International Letter-post Items Regulations.....	2654
Regulations Amending the Letter Mail Regulations	2646
Regulations Amending the Special Services and Fees Regulations	2656

Canadian Nuclear Safety Commission

Nuclear Safety and Control Act	
Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Nuclear Safety and Control Act (Radiation Protection)	2658

Environment, Dept. of the

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Order Declaring that the Provisions of the Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector) Do Not Apply in British Columbia	2701

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Regulations Amending the Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives Regulations	2711

PROPOSED REGULATIONS — Continued**Health, Dept. of**

Food and Drugs Act	
Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Food and Drugs Act (Post-market Surveillance of Medical Devices).....	2731

Transport, Dept. of

Canada Shipping Act, 2001, Canada–Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Act, Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act and Canada Oil and Gas Operations Act	
Navigation Safety Regulations, 2019.....	2775

SUPPLEMENTS**Environment, Dept. of the**

Notice requiring the preparation and implementation of pollution prevention plans in respect of reaction products of 2-propanone with diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in industrial effluents	
--	--

INDEX

AVIS DIVERS

* Banque Continentale du Canada Certificat de prorogation.....	2639
* Banque Zag Prorogation en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions et cessation en vertu de la Loi sur les banques	2639

AVIS DU GOUVERNEMENT

Conseil privé, Bureau du Possibilités de nominations	2626
--	------

Environnement, min. de l' Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques).....	2590
Condition ministérielle n° 19921	2591
Condition ministérielle n° 19925	2595
Condition ministérielle n° 19927	2599

Innovation, Sciences et Développement économique Canada

Loi sur la radiocommunication Avis n° DGSO-003-19 — Prolongation de la période de réception des commentaires : Consultation sur le processus de renouvellement des licences de spectre visant les licences du service radio à large bande (SRLB) non mises aux enchères	2625
--	------

Pêches et des Océans, min. des

Loi sur les océans Barème des droits pour les services à la navigation maritime	2610
Barème des droits pour les services de déglacage	2602

Santé, min. de la

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Projet de recommandation pour la qualité de l'eau potable au Canada pour Escherichia coli	2619
--	------

AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)

Transports, min. des

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada Arrêté abrogeant l'Arrêté d'urgence n° 5 visant les zones inondées	2624
Arrêté d'urgence n° 5 visant les zones inondées	2621

COMMISSIONS

Agence du revenu du Canada

Loi de l'impôt sur le revenu Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance	2632
--	------

Commission de la fonction publique

Loi sur l'emploi dans la fonction publique Permission et congé accordés (Akbari, Khatera)	2637
Permission et congé accordés (Chung, Sarah)	2638

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Avis aux intéressés	2636
Décisions	2637
Décisions administratives	2637

Tribunal canadien du commerce extérieur

Appel Avis n° HA-2019-007	2634
Décision Navires et bateaux — réparation, radoub et transformation (mise en cale sèche comprise).....	2635
Enquêtes Communication, détection et fibres optiques.....	2635
Composants d'équipement électrique et électronique	2636

DÉCRETS

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Décret approuvant l'Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques).....	2640
--	------

* Cet avis a déjà été publié.

PARLEMENT**Chambre des communes**

- * Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, 42^e législature) 2630

Directeur général des élections, Bureau du
Loi électorale du Canada

- Radiation d'associations de circonscription enregistrées..... 2631

Sénat

- Sanction royale
Projets de loi sanctionnés..... 2630

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Commission canadienne de sûreté nucléaire**

- Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires
Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires (radioprotection) 2658

Environnement, min. de l'

- Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Décret déclarant que le Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont) ne s'applique pas dans la province de la Colombie-Britannique 2701

Environnement, min. de l', et min. de la Santé

- Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Règlement modifiant le Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement 2711

RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)**Santé, min. de la**

- Loi sur les aliments et drogues
Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les aliments et drogues (surveillance après la mise en marché des instruments médicaux)..... 2731

Société canadienne des postes

- Loi sur la Société canadienne des postes
Règlement modifiant le Règlement sur les droits postaux de services spéciaux 2656
Règlement modifiant le Règlement sur les envois de la poste aux lettres du régime postal international..... 2654
Règlement modifiant le Règlement sur les envois poste-lettres 2646

Transports, min. des

- Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve-et-Labrador, Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers et Loi sur les opérations pétrolières au Canada
Règlement de 2019 sur la sécurité de la navigation..... 2775

SUPPLÉMENTS**Environnement, min. de l'**

- Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels

* Cet avis a déjà été publié.

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JUNE 15, 2019

OTTAWA, LE SAMEDI 15 JUIN 2019

Department of the Environment

Ministère de l'Environnement

Notice requiring the preparation and implementation of pollution prevention plans in respect of reaction products of 2-propanone with diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in industrial effluents

Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels

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

Notice requiring the preparation and implementation of pollution prevention plans in respect of reaction products of 2-propanone with diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in industrial effluents

Pursuant to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (hereinafter referred to as the “Act”), the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 14, 2018, the *Proposed notice requiring the preparation and implementation of pollution prevention plans in respect of reaction products of 2-propanone with diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in industrial effluents*.

Whereas persons were given the opportunity to file comments with respect to the proposed Notice for a comment period of 60 days; and

Whereas the Minister of the Environment has considered all comments received,

Notice is hereby given that, under subsection 56(1) of the Act, the Minister of the Environment requires any person or class of persons described in section 2 of the Notice to prepare and implement a pollution prevention plan in respect of PREPOD.

The Minister of the Environment will measure the performance of the Notice, throughout the preparation and implementation periods, in order to determine its effectiveness in meeting the risk management objective set out in section 4 of the Notice. This evaluation will determine whether additional measures, including regulations, may be required.

This Notice was published in the *Canada Gazette*, Part I, to satisfy the requirements under section 92 of the Act.

More information on pollution prevention planning can be found in the *Pollution Prevention Planning Provisions of Part 4 of the Canadian Environmental Protection Act, 1999: Guidelines for Implementation*. These guidelines and other information related to pollution prevention and pollution prevention planning can be found in the “[Pollution Prevention Planning](#)” section of the Government of Canada’s website.

Catherine McKenna
Minister of the Environment

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

Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels

En application de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [ci-après appelée la Loi], le ministre de l'Environnement a publié, le 14 juillet 2018, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le *Projet d'avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels*.

Attendu que toute personne a eu la possibilité d'envoyer des commentaires sur le projet d'avis pendant une période de commentaires de 60 jours;

Attendu que le ministre de l'Environnement a pris en considération tous les commentaires reçus,

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 56(1) de la Loi, que le ministre de l'Environnement oblige toute personne ou catégorie de personnes visée à l'article 2 de l'avis à élaborer et à exécuter un plan de prévention de la pollution à l'égard du PREPOD.

La ministre de l'Environnement évaluera le rendement de l'avis, tout au long des périodes d'élaboration et d'exécution, afin de déterminer son efficacité à atteindre l'objectif de gestion des risques précisé à l'article 4 de l'avis. Cette évaluation permettra de déterminer si des mesures additionnelles, y compris un règlement, sont nécessaires.

Cet avis a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour satisfaire aux exigences de l'article 92 de la Loi.

De plus amples renseignements sur la planification de la prévention de la pollution sont présentés dans le document intitulé *Dispositions relatives à la planification de la prévention de la pollution de la partie 4 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) : Directives visant la mise en œuvre*. Il est possible d'accéder à ces directives et à d'autres renseignements sur la prévention de la pollution et la planification de la prévention de la pollution dans la section « [Planification de la prévention de la pollution](#) » du site Web du gouvernement du Canada.

La ministre de l'Environnement
Catherine McKenna

NOTICE REQUIRING THE PREPARATION AND IMPLEMENTATION OF POLLUTION PREVENTION PLANS IN RESPECT OF REACTION PRODUCTS OF 2-PROPANONE WITH DIPHENYLAMINE (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, IN INDUSTRIAL EFFLUENTS

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of subsection 56(1) of Part 4 of the *Canadian Environment Protection Act, 1999* (the Act), the Minister of the Environment requires any person or class of persons described in section 2 of the Notice, to prepare and implement a pollution prevention plan in respect of reaction products of 2-propanone with diphenylamine (PREPOD), CAS RN¹ 68412-48-6, which is specified on the List of Toxic Substances in Schedule 1 of the Act.

1 Definitions

The definitions in this section apply to this Notice.

“Act” means the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* or CEPA.

“DIPDMA”, as a component of the substance PREPOD, has the common name “diisopropyldimethylacridan”, and is used as an indicator of the presence of PREPOD in industrial effluents.

“final point of discharge” is an identifiable point beyond which the owner or operator of the facility no longer exercises control over the quality of the effluent.

“industrial effluent” means surface runoff or wastewater from an industrial facility that is released at any final point of discharge of the facility.

“Level of Quantification” (LoQ), as defined in section 65.1 of the Act, means, “in respect of a substance, the lowest concentration that can be accurately measured using sensitive but routine sampling and analytical methods.”

“Minister” means the Minister of the Environment.

“Notice” means the *Notice requiring the preparation and implementation of pollution prevention plans in respect of reaction products of 2-propanone with diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in industrial effluents*.

“plan” means a pollution prevention plan.

AVIS OBLIGEANT L'ÉLABORATION ET L'EXÉCUTION DE PLANS DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION À L'ÉGARD DES PRODUITS DE LA RÉACTION ENTRE L'ACÉTONE ET LA N-PHÉNYLANILINE (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, DANS LES EFFLUENTS INDUSTRIELS

Avis est par les présentes donné, conformément aux dispositions du paragraphe 56(1) de la partie 4 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [la Loi], que la ministre de l'Environnement oblige toute personne ou catégorie de personnes visée à l'article 2 de l'avis, à élaborer et à exécuter un plan de prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), CAS NE¹ 68412-48-6, substance qui figure sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la Loi.

1 Définitions

Les définitions qui suivent s'appliquent à cet avis.

« avis » signifie l'*Avis obligeant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels*.

« DIPDMA » comme composant de la substance PREPOD, porte le nom de « diisopropyldiméthylacridane », et est utilisé à titre d'indicateur de la présence de PREPOD dans les effluents industriels.

« effluent industriel » signifie les eaux de ruissellement ou les eaux usées d'une installation industrielle qui sont rejetées à tout point de rejet final de l'installation.

« Limite de dosage » (LdD), telle qu'elle est définie à l'article 65.1 de la Loi, signifie « la concentration la plus faible d'une substance qui peut être mesurée avec exactitude au moyen de méthodes d'analyse et d'échantillonnage précises mais courantes. »

« Loi » signifie la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ou LCPE.

« ministre » désigne la ministre de l'Environnement.

« plan » signifie un plan de prévention de la pollution.

« point de rejet final » correspond à un point du système d'assainissement identifiable, au-delà duquel la qualité

¹ The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) is the property of the American Chemical Society, and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

¹ Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs ou si elle est nécessaire aux rapports destinés au gouvernement du Canada, lorsque des renseignements ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

“pollution prevention”, as defined in section 3 of the Act, means “the use of processes, practices, materials, products, substances or energy that avoid or minimize the creation of pollutants and waste and reduce the overall risk to the environment or human health.”

“PREPOD” means the substance with the CAS RN 68412-48-6, and the name of “reaction products of 2-propanone with diphenylamine” as specified in Schedule 1 of the Act.

2 Person or class of persons required to prepare and implement a plan

(1) The Notice applies to any person or class of persons who, on the date of publication of the Notice or any time thereafter, owns or operates an industrial facility that

- (a) is in the chemical manufacturing sector or rubber product manufacturing sector;
- (b) releases an industrial effluent at one or more of its final points of discharge; and
- (c) manufactures or uses greater than 100 kg of PREPOD either alone or in a mixture or compound containing PREPOD in one calendar year.

(2) The Notice applies to any person or class of persons who is the successor or assignee of the persons identified in subsection 2(1).

3 Activities in relation to which the plan is to be prepared

The Minister requires any person or class of persons identified in section 2 to prepare and implement a plan in relation to the manufacture and use of PREPOD.

4 Factors to consider in preparing the plan

The Minister requires any person or class of persons identified in section 2 of the Notice to consider the following factors when preparing their plan:

(1) Final screening assessment report

PREPOD was found to be toxic under section 64 of the Act and was added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of the Act on December 14, 2016. According to the final screening assessment report, PREPOD is entering or may be entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an

des eaux usées n’est plus assujettie au contrôle du propriétaire ou de l’exploitant de l’installation.

« PREPOD » signifie la substance portant le NE CAS 68412-48-6, et le nom à l’annexe 1 de la LCPE : « produits de la réaction entre l’acétone et la N-phénylaniline ».

« prévention de la pollution », telle qu’elle est définie à l’article 3 de la Loi, signifie « l’utilisation de procédés, pratiques, matériaux, produits, substances ou formes d’énergie qui, d’une part, empêchent ou réduisent au minimum la production de polluants ou de déchets, et, d’autre part, réduisent les risques d’atteinte à l’environnement ou à la santé humaine ».

2 Personne ou catégorie de personnes devant élaborer et exécuter un plan

(1) L’avis s’applique à toute personne ou catégorie de personnes qui, à la date de publication de l’avis ou ultérieurement, possède ou exploite une installation qui :

- a) est dans le secteur de la fabrication des produits chimiques ou le secteur de la fabrication de produits en caoutchouc;
- b) rejette un effluent industriel à un ou plusieurs points de rejet final;
- c) fabrique ou utilise plus de 100 kg de PREPOD seul ou dans un mélange ou un composé contenant du PREPOD dans une année civile.

(2) L’avis s’applique à toute personne ou catégorie de personnes qui est le successeur ou ayant droit des personnes désignées au paragraphe 2(1).

3 Activités visées pour l’élaboration du plan

La ministre exige que toute personne ou catégorie de personnes désignée à l’article 2 élabore et exécute un plan relatif à la fabrication et à l’utilisation du PREPOD.

4 Facteurs à prendre en considération au moment de l’élaboration du plan

La ministre exige qu’au moment d’élaborer leur plan, toute personne ou catégorie de personnes désignée à l’article 2 de l’avis prenne en considération les facteurs suivants :

(1) Rapport final d’évaluation préalable

Le PREPOD a été déclaré toxique en vertu de l’article 64 de la Loi et a été inscrit à la Liste des substances toxiques de l’annexe 1 de la Loi le 14 décembre 2016. Selon le rapport final d’évaluation préalable, le PREPOD pénètre ou peut pénétrer dans l’environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions de nature à

immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity. The [assessment report for PREPOD](#) is available online.

(2) Risk management objective of the Notice

The risk management objective (RMO) for this Notice is to reduce the presence of PREPOD in industrial effluents by reducing the concentration of the DIPDMA component below its LoQ of 0.12 ng/L².

(3) Sampling and analysis

Sampling and analysis of samples should be completed as described below:

(a) Sampling location: Samples of industrial effluent that contains or may contain PREPOD should be collected at final points of discharge and should be representative of the usual concentration of PREPOD resulting from normal operating conditions.

(b) Sampling methodology: Sampling events should be conducted in accordance with the methodology provided by the Environment and Climate Change Canada (ECCC) Burlington National Laboratory for Environmental Testing (NLET) in the [Guide for Sampling for Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine \(PREPOD - CAS RN 68412-48-6\) in Industrial Effluents](#) available on the Government of Canada website.

(c) Sampling events: Three sampling events should be performed. The sampling should be representative of normal operating conditions related to the manufacture or use of PREPOD. Samples should be collected at least six months apart and within the intervals indicated below:

(i) For a person or class of persons becoming subject to the Notice before January 1, 2020, sampling should be conducted during the following time periods:

(A) between January 1, 2020, and December 31, 2020, for the first sampling event;

(B) between January 1, 2021, and December 31, 2021, for the second sampling event; and

(C) between January 1, 2022, and December 31, 2022, for the third sampling event.

avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique. Le [rapport d'évaluation préalable pour le PREPOD](#) est disponible en ligne.

(2) Objectif de gestion de risque de l'avis

L'objectif de gestion de risque (OGR) pour cet avis est de réduire la présence du PREPOD dans les effluents industriels en réduisant la concentration du composant DIPDMA à un niveau inférieur à sa LdD de 0,12 ng/L².

(3) L'échantillonnage et l'analyse

L'échantillonnage et l'analyse des échantillons devraient être réalisés comme décrit ci-dessous :

a) Lieu d'échantillonnage : Les échantillonnages de l'effluent industriel qui contient ou pourrait contenir du PREPOD devraient être collectés à des points de rejet final de manière à être représentatifs de la concentration habituelle de PREPOD dans l'effluent industriel dans des conditions normales d'opération.

b) Méthode d'échantillonnage : Il faudrait procéder aux échantillonnages selon la méthode fournie par le Laboratoire national des essais environnementaux (LNEE) d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) à Burlington dans le [Guide d'échantillonnage des produits de réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline \(PREPOD - NE CAS 68412-48-6\) dans les effluents industriels](#) accessible sur le site Web du gouvernement du Canada.

c) Échantillonnage : Il faudrait réaliser trois échantillonnages. Ces échantillonnages doivent être représentatifs des conditions normales d'exploitation liées à la fabrication ou à l'utilisation du PREPOD. Il faut procéder à l'échantillonnage à au moins six mois d'intervalle comme indiqué ci-dessous :

(i) Pour une personne ou catégorie de personnes devenant assujettie à l'avis avant le 1^{er} janvier 2020, l'échantillonnage devrait être réalisé pendant les périodes suivantes :

(A) entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2020 pour le premier échantillonnage;

(B) entre le 1^{er} janvier 2021 et le 31 décembre 2021 pour le deuxième échantillonnage;

(C) entre le 1^{er} janvier 2022 et le 31 décembre 2022 pour le troisième échantillonnage.

² Quantification limit established by the Environment and Climate Change Canada (ECCC) Burlington National Laboratory for Environmental Testing (NLET).

² Limite de dosage établie par le Laboratoire national des essais environnementaux (LNEE) d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC).

(ii) For a person or class of persons becoming subject to the Notice on or after January 1, 2020, sampling should be conducted during the following time periods:

(A) no later than 12 months after the person or class of persons becomes subject to the Notice for the first sampling event;

(B) between 12 and 24 months after the person or class of persons becomes subject to the Notice for the second sampling event; and

(C) between 24 and 36 months after the person or class of persons becomes subject to the Notice for the third sampling event.

(d) Analysis of samples: The person subject should send the samples for analysis to the ECCC NLET at the address indicated in the Guide for Sampling for Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD - CAS RN 68412-48-6) in Industrial Effluents.

The analysis of samples will be performed by the ECCC NLET according to the analytical method they developed. Results of sample analysis will be submitted to the facility upon completion.

(e) Sampling and analysis related costs: All costs related to sampling, with the exception of the sample analysis to be completed by the ECCC NLET, are the responsibility of the person or class of persons subject to the Notice.

(4) Priority to pollution prevention methods

In preparing a plan, a person or class of persons subject to the Notice should give first consideration to pollution prevention activities prior to considering pollution control activities.

5 Period within which the plan is to be prepared

(1) For a person or class of persons becoming subject to the Notice before January 1, 2020, the Minister requires that the plan be prepared, and implementation initiated, no later than July 1, 2021, and that a Declaration of Preparation be submitted to ECCC by July 31, 2021, including the results from the first sampling event as specified in section 9 of the Notice.

(2) For a person or class of persons becoming subject to the Notice on or after January 1, 2020, the Minister requires that the plan be prepared, and implementation initiated, no later than 18 months from the date they become subject to the Notice, and that a Declaration of Preparation be submitted to ECCC within 30 days after the

(ii) Pour une personne ou catégorie de personnes devenant assujettie à l'avis le 1^{er} janvier 2020 ou après, l'échantillonnage devrait être réalisé pendant les périodes suivantes :

(A) au plus tard 12 mois après que la personne ou catégorie de personnes devient assujettie à l'avis pour le premier échantillonnage;

(B) entre 12 et 24 mois après que la personne ou catégorie de personnes devient assujettie à l'avis pour le deuxième échantillonnage;

(C) entre 24 et 36 mois après que la personne ou catégorie de personnes devient assujettie à l'avis pour le troisième échantillonnage.

d) Analyse des échantillons : La personne assujettie devrait envoyer les échantillons prélevés pour analyse, au LNEE d'ECCC à l'adresse indiquée dans le Guide d'échantillonnage des produits de réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD - NE CAS 68412-48-6) dans les effluents industriels.

L'analyse des échantillons sera réalisée par le LNEE d'ECCC conformément à la méthode qu'il a développée. Les résultats de l'analyse des échantillons seront transmis à l'installation après que l'analyse sera complétée.

e) Coûts reliés à l'échantillonnage et à l'analyse : La personne ou la catégorie de personnes visée par l'avis sera responsable de tous les coûts reliés à l'échantillonnage, à l'exception de l'analyse des échantillons effectuée par le LNEE d'ECCC.

(4) Priorité aux activités de prévention de la pollution

Lors de l'élaboration d'un plan, une personne ou catégorie de personnes assujettie à l'avis devrait accorder la priorité aux activités de prévention de la pollution, avant de considérer des mesures de contrôle.

5 Délai imparti pour l'élaboration du plan

(1) Pour la personne ou catégorie de personnes devenant assujettie à l'avis avant le 1^{er} janvier 2020, la ministre exige que le plan soit élaboré et que son exécution ait débuté au plus tard le 1^{er} juillet 2021. La ministre exige également qu'une Déclaration confirmant l'élaboration soit soumise à ECCC au plus tard le 31 juillet 2021, y compris les résultats du premier événement d'échantillonnage, tel qu'il est spécifié à l'article 9 de l'avis.

(2) Pour la personne ou catégorie de personnes devenant assujettie à l'avis le 1^{er} janvier 2020 ou après, la ministre exige que le plan soit élaboré et que son exécution ait débuté au plus tard 18 mois après que celle-ci devient assujettie à l'avis. La ministre exige également qu'une Déclaration confirmant l'élaboration soit soumise à ECCC

end of that period, including the results from the first sampling event, as specified in section 9 of the Notice.

6 Period within which the plan is to be implemented

(1) For a person or class of persons becoming subject to the Notice before January 1, 2020, the Minister requires that the plan be implemented no later than July 1, 2023, and that a Declaration of Implementation be submitted to ECCC by July 31, 2023, including the results from the third sampling event, as specified in section 10 of the Notice.

(2) For a person or class of persons becoming subject to the Notice on or after January 1, 2020, the Minister requires that the plan be implemented no later than 42 months from the date they become subject to the Notice, and that a Declaration of Implementation be submitted to ECCC within 30 days after the end of that period, including the results from the third sampling event, as specified in the section 10 of the Notice.

7 Content of the plan

A person or class of persons identified in section 2 of the Notice is to determine the appropriate content of that person's plan; however, the plan must meet all the requirements of the Notice. The plan must contain the information required to file the Declaration of Preparation referred to in section 9 of the Notice, and have the capacity to generate the information required to file the Declaration of Implementation referred to in section 10 as well as the Interim Progress Report referred to in section 12 of the Notice.

8 Requirement to keep the plan and record keeping

Under section 59 of the Act, any person or class of persons identified in section 2 of the Notice must keep a copy of the plan at the place in Canada in relation to which the plan is prepared. Where a single plan is prepared for more than one facility, a copy of that plan must be kept at each facility location.

Any person or class of persons identified in section 2 of the Notice must keep the plan, and any records pertaining to the plan, while engaged in the manufacture or use of PREPOD and for a minimum of five years after they have ceased these activities.

9 Declaration of Preparation

Under subsection 58(1) of the Act, any person or class of persons identified in section 2 of the Notice must file in writing to the Minister, within 30 days after the end of the period within which the plan is to be prepared as specified

dans les 30 jours suivant la fin du délai, y compris les résultats du premier événement d'échantillonnage, tel qu'il est spécifié à l'article 9 de l'avis.

6 Délai imparti pour l'exécution du plan

(1) Pour la personne ou catégorie de personnes devenant assujettie à l'avis avant le 1^{er} janvier 2020, la ministre exige que le plan soit exécuté au plus tard le 1^{er} juillet 2023, et qu'une Déclaration confirmant l'exécution soit soumise à ECCC au plus tard le 31 juillet 2023, y compris les résultats du troisième événement d'échantillonnage, tel qu'il est spécifié à l'article 10 de l'avis.

(2) Pour la personne ou catégorie de personnes devenant assujettie à l'avis le 1^{er} janvier 2020 ou après, la ministre exige que le plan soit exécuté au plus tard 42 mois après que celle-ci devient assujettie à l'avis et qu'une Déclaration confirmant l'exécution soit soumise à ECCC dans les 30 jours suivant la fin du délai, y compris les résultats du troisième événement d'échantillonnage, tel qu'il est spécifié à l'article 10 de l'avis.

7 Contenu du plan

La personne ou catégorie de personnes désignée à l'article 2 de l'avis doit déterminer le contenu approprié de son plan. Toutefois, ce dernier doit satisfaire à toutes les exigences de l'avis. Il doit inclure les renseignements mentionnés à l'article 9 de l'avis exigés pour le dépôt de la Déclaration confirmant l'élaboration du plan et doit permettre la production des renseignements exigés pour le dépôt de la Déclaration confirmant l'exécution mentionnée à l'article 10 et le Rapport provisoire mentionné à l'article 12 de l'avis.

8 Obligation de conserver une copie du plan et les documents associés

En vertu de l'article 59 de la Loi, toute personne ou catégorie de personnes désignée à l'article 2 de l'avis doit conserver une copie du plan au Canada, sur le lieu de l'installation en faisant l'objet (au Canada). Lorsqu'un seul plan est élaboré pour plusieurs installations, une copie de ce plan doit être conservée à chaque installation.

Toute personne ou catégorie de personnes désignée à l'article 2 de l'avis doit conserver le plan et les documents qui y sont associés pendant la fabrication ou l'utilisation du PREPOD et pendant au moins cinq ans après la fin de ces activités.

9 Déclaration confirmant l'élaboration

En vertu du paragraphe 58(1) de la Loi, toute personne ou catégorie de personnes désignée à l'article 2 de l'avis doit déposer par écrit auprès de la ministre, dans les 30 jours suivant la fin de la période durant laquelle le plan doit être

in section 5 or extended under section 14, a “Declaration That a Pollution Prevention Plan Has Been Prepared and Is Being Implemented — Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents.” This Declaration must be submitted to the Minister, using the form that contains the information set out in Schedule 1 of the Notice. Where a person or class of persons has prepared a single plan for several facilities, a separate Declaration of Preparation must be filed for each facility.

10 Declaration of Implementation

Under subsection 58(2) of the Act, any person or class of persons identified in section 2 of the Notice must file in writing to the Minister, within 30 days after the end of the period within which the plan is to be implemented as specified in section 6 or extended under section 14, a “Declaration That a Pollution Prevention Plan Has Been Implemented — Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents.” This Declaration must be submitted to the Minister, using the form that contains the information set out in Schedule 5 of the Notice. Where a person or class of persons has prepared a single plan for several facilities, a separate Declaration of Implementation must be filed for each facility.

11 Filing of amended Declarations

Under subsection 58(3) of the Act, where a person or class of persons specified in section 2 of the Notice has filed a Declaration of Preparation or a Declaration of Implementation, referred to in sections 9 and 10 of the Notice, and the Declaration contains information that, at any time after the filing, has become false or misleading, that person or class of persons must file an amended Declaration to the Minister within 30 days after the time that the information became false or misleading, using the appropriate form referred to in section 9 or 10 of the Notice.

12 Interim Progress Report

A person or class of persons identified in section 2 of the Notice must file in writing to the Minister, no later than July 1, 2022, or 30 months after the person or class of persons becomes subject to the Notice, whichever comes later, an “Interim Progress Report — Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents,” including the results from the completed sampling event, using the

préparé tel qu’il est précisé à l’article 5 ou, selon le cas, du délai prorogé en vertu de l’article 14, une « Déclaration confirmant qu’un plan de prévention de la pollution a été élaboré et qu’il est en cours d’exécution — Avis de planification de la prévention de la pollution à l’égard des produits de la réaction entre l’acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels ». Cette déclaration doit être présentée à la ministre en utilisant le formulaire comportant les renseignements énumérés à l’annexe 1 de l’avis. Lorsqu’une personne ou catégorie de personnes a élaboré un plan unique pour plus d’une installation, une déclaration distincte confirmant l’élaboration doit être déposée pour chaque installation.

10 Déclaration confirmant l’exécution

En vertu du paragraphe 58(2) de la Loi, la personne ou catégorie de personnes désignée à l’article 2 de l’avis doit déposer par écrit auprès de la ministre, dans les 30 jours suivant la fin de la période durant laquelle le plan doit être préparé tel qu’il est précisé à l’article 6 ou, selon le cas, du délai prorogé en vertu de l’article 14, une « Déclaration confirmant l’exécution d’un plan de prévention de la pollution — Avis de planification de la prévention de la pollution à l’égard des produits de la réaction entre l’acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels ». Cette déclaration doit être présentée à la ministre en utilisant le formulaire comportant les renseignements énumérés à l’annexe 5 de l’avis. Lorsqu’une personne ou catégorie de personnes a élaboré un plan unique pour plus d’une installation, une déclaration distincte confirmant l’exécution doit être déposée pour chaque installation.

11 Dépôt d’une déclaration corrective

En vertu du paragraphe 58(3) de la Loi, lorsqu’une personne ou catégorie de personnes désignée à l’article 2 de l’avis a déposé une déclaration confirmant l’élaboration ou l’exécution, dont il est question aux articles 9 et 10 de l’avis, et que les renseignements contenus dans la déclaration deviennent ultérieurement faux ou trompeurs, cette personne ou catégorie de personnes dispose de 30 jours suivant la date à laquelle les renseignements sont devenus faux ou trompeurs pour déposer une déclaration corrective auprès de la ministre à l’aide du formulaire approprié mentionné aux articles 9 ou 10 de l’avis.

12 Rapport provisoire

Une personne ou catégorie de personnes désignée à l’article 2 de l’avis doit déposer par écrit auprès de la ministre, au plus tard à la date la plus reculée entre le 1^{er} juillet 2022 ou 30 mois après que la personne ou catégorie de personnes soit devenue assujettie à l’avis, un « Rapport provisoire — Avis de planification de la prévention de la pollution à l’égard des produits de la réaction entre l’acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels », y compris les résultats de

form that the Minister provides and that contains the information set out in Schedule 4 of the Notice.

The Interim Progress Report will report data pertaining to the previous year. Where a person or class of persons has prepared a single plan for several facilities, a separate Interim Progress Report must be filed for each facility.

A person or class of persons who has been granted a time extension to implement a plan, in accordance with section 14 of the Notice, is required to submit additional Interim Progress Report(s) if the time extension is longer than one year. Additional Interim Progress Reports, which include results from completed sampling event(s), are to be submitted

- (1) July 1, 2023, or 42 months after the person or class of person becomes subject to the Notice, whichever comes later; and
- (2) every 12 months thereafter for the remainder of the time extension.

13 Use of a plan prepared or implemented for another purpose

Under subsection 57(1) of the Act, a person or class of persons may use a pollution prevention plan prepared or implemented for another purpose to satisfy the requirements of the Notice. Under subsection 57(2) of the Act, where a person or class of persons uses a plan that does not meet all the requirements of the Notice, the person or class of persons must either amend the plan so that it meets all of those requirements or prepare an additional plan that meets the remainder of those requirements. A person or class of persons using existing plans must still file the Declaration of Preparation referred to in section 9 of the Notice, the Declaration of Implementation referred to in section 10 of the Notice, and, if applicable, any amended declarations referred to in section 11 of the Notice and the Interim Progress Reports required under section 12 of the Notice.

14 Extension of time

Under subsection 56(3) of the Act, where the Minister is of the opinion that further time beyond the period referred to in section 5 is needed to prepare the plan, or that further time beyond the period referred to in section 6 is needed to implement the plan, the Minister may extend the period for a person or class of persons who submits a written “Request for Time Extension — Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents.” The written request must be submitted using the form that contains

l'événement d'échantillonnage complété, en se servant du formulaire fourni par la ministre. Le formulaire doit contenir les renseignements mentionnés à l'annexe 4 de l'avis.

Le rapport provisoire présentera les données concernant l'année précédente. Lorsqu'une personne ou catégorie de personnes a élaboré un plan unique pour plus d'une installation, un rapport provisoire distinct doit être déposé pour chaque installation.

Toute personne ou catégorie de personnes qui a obtenu une prorogation du délai pour l'exécution du plan, en vertu de l'article 14 de l'avis, doit soumettre un ou plusieurs rapport(s) provisoire(s) additionnel(s) si la prorogation est d'au moins une année. Les rapports provisoires, qui incluent les résultats des événements d'échantillonnage complétés, doivent être soumis :

- (1) à la date la plus reculée entre le 1^{er} juillet 2023 ou 42 mois après que la personne ou catégorie de personnes devient assujettie à l'avis;
- (2) tous les 12 mois par la suite jusqu'à la fin de la prorogation.

13 Utilisation d'un plan élaboré ou exécuté à une autre fin

En vertu du paragraphe 57(1) de la Loi, une personne ou une catégorie de personnes peut utiliser un plan de prévention de la pollution déjà élaboré ou exécuté à une autre fin pour satisfaire aux exigences de l'avis. En vertu du paragraphe 57(2) de la Loi, lorsqu'une personne ou catégorie de personnes utilise un plan qui ne répond pas à toutes les exigences de l'avis, cette personne ou catégorie de personnes doit modifier le plan afin qu'il réponde à toutes ces exigences ou élaborer un plan complémentaire qui satisfait aux exigences non remplies. La personne ou catégorie de personnes qui utilise un plan existant doit néanmoins déposer une déclaration confirmant l'élaboration et une déclaration confirmant l'exécution conformément aux articles 9 et 10 de l'avis et, le cas échéant, toute déclaration corrective conformément à l'article 11 de l'avis, ainsi que le rapport provisoire, conformément à l'article 12 de l'avis.

14 Prorogation du délai

En vertu du paragraphe 56(3) de la Loi, lorsque la ministre estime qu'un délai plus long est nécessaire pour élaborer un plan ou pour l'exécuter, tel qu'il est précisé respectivement aux articles 5 et 6 de l'avis, la ministre peut proroger le délai pour une personne ou catégorie de personnes qui présente par écrit une « Demande de prorogation du délai — Avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels ». La demande écrite doit être faite à l'aide du formulaire comportant les renseignements

the information set out in Schedule 3 of the Notice, and must be made before the expiry of the date referred to in section 5 or section 6 of the Notice or before the expiry of any extended period.

15 Application for waiver of factors to consider

Under subsection 56(5) of the Act, the Minister may waive the requirement for a person or class of persons to consider a factor in preparing the plan specified in section 4 where the Minister is of the opinion that it is neither reasonable nor practicable to consider a factor on the basis of reasons provided by that person or class of persons when submitting a written “Request for Waiver of the Requirement to Consider a Factor or Factors – Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents.” This written request must be submitted using the form that contains the information set out in Schedule 2 of the Notice. Such a request must be made before the expiry of the period within which the plan is to be prepared as referred to in section 5 of the Notice or before the expiry of any extended period.

16 Performance measurement and evaluation of the Notice

Performance measurement of the Notice will be conducted in order to evaluate the effectiveness of the Notice in meeting its intended objective. [Performance reports](#) summarizing the overall results will be posted online.

The Minister will evaluate the effectiveness of the Notice with respect to the risk management objective set out in subsection 4(2) of the Notice.

The Minister will determine whether other measures, including regulations, are needed to further prevent or reduce negative impacts of PREPOD on the environment.

17 Resources

- The [diagram representing the timelines for pollution prevention planning, sampling and reporting for PREPOD](#) can be found on the Government of Canada website.
- The [Guide for Sampling for Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine \(PREPOD - CAS RN 68412-48-6\) in Industrial Effluents](#) can also be found on the Government of Canada website.

énumérés à l'annexe 3 de l'avis et être déposée avant la fin du délai imparti précisé aux articles 5 ou 6 de l'avis, ou avant l'expiration de toute autre prorogation de délai.

15 Demande de dérogation à l'obligation de prendre en considération certains facteurs

En vertu du paragraphe 56(5) de la Loi, le ministre peut exempter une personne ou une catégorie de personnes de l'obligation de prendre en considération au moment de l'élaboration du plan un facteur précisé à l'article 4 si elle estime que cela est déraisonnable ou impossible, en se référant aux raisons présentées par écrit par la personne ou la catégorie de personnes dans la « Demande de dérogation à l'obligation de prendre en considération certains facteurs – Avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels ». La demande écrite doit être faite à l'aide du formulaire comportant les renseignements énumérés à l'annexe 2 de l'avis. Une telle demande doit être déposée avant la fin du délai d'élaboration du plan fixé à l'article 5 de l'avis ou avant la fin de tout délai prorogé.

16 Mesure du rendement et évaluation de l'avis

Le rendement de l'avis sera évalué afin de déterminer l'efficacité de l'avis en ce qui concerne l'atteinte de l'objectif. Des [rapports sur le rendement](#) résumant les résultats généraux obtenus seront publiés en ligne.

La ministre évaluera l'efficacité de l'avis par rapport à l'objectif de gestion des risques précisé au paragraphe 4(2) de l'avis.

La ministre déterminera si d'autres mesures, y compris un règlement, sont requises pour prévenir ou réduire davantage les répercussions néfastes du PREPOD sur l'environnement.

17 Ressources

- Le [diagramme représentant le calendrier pour la planification de la prévention de la pollution, l'échantillonnage et la déclaration pour le PREPOD](#) peut être obtenu en consultant le site Web du gouvernement du Canada:
- Le [Guide d'échantillonnage des produits de réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline \(PREPOD – NE CAS 68412-48-6\) dans les effluents industriels](#) peut aussi être obtenu en consultant le site Web du gouvernement du Canada.

Guidance on preparing pollution prevention plans can be obtained from

- the “[Create and implement your pollution prevention plan](#)” section of the Government of Canada website.

Additional information and guidance on pollution prevention can be found on

- the [pollution prevention section](#) of the Government of Canada website; and
- the [Pollution prevention resource finder website](#).

18 Notice Reference Code: P2PREPOD

For administrative purposes, all communication with ECCC concerning the Notice should refer to the following Notice reference code: P2PREPOD.

19 Public Disclosure of Information and forms

The Minister intends to publish information submitted in response to the Notice in schedules 1, 4 and 5 in the pollution prevention planning section of the Government of Canada website.

Under section 313 of the Act, all persons or classes of persons submitting information to the Minister are entitled to submit a written request that specific information be treated as confidential. Persons or classes of persons submitting such a request should also include the reasons for that request.

The Notice includes the following forms:

- Schedule 1: Declaration That a Pollution Prevention Plan Has Been Prepared and Is Being Implemented — Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents;
- Schedule 2: Request for Waiver of the Requirement to Consider a Factor or Factors — Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents;
- Schedule 3: Request for Time Extension — Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents;

Des renseignements relatifs à l'élaboration de plans de prévention de la pollution peuvent être obtenus en consultant :

- la section « [Créer et mettre en œuvre votre plan de la prévention de la pollution](#) » du site Web du gouvernement du Canada.

Des renseignements supplémentaires et des directives sur la prévention de la pollution peuvent être obtenus en consultant :

- la section [Prévention de la pollution](#) du site Web du gouvernement du Canada;
- le [site Web de Recherche de ressources sur la prévention de la pollution](#).

18 Code de référence de l'avis : P2PREPOD

Pour des fins administratives, toutes les communications avec ECCC concernant l'avis devraient porter le code de référence de l'avis suivant : P2PREPOD.

19 Divulgence de renseignements et formulaires

La ministre a l'intention de publier les renseignements soumis en réponse aux annexes 1, 4 et 5 de l'avis sur le site Web du gouvernement du Canada dans la section de la Planification de la prévention de la pollution.

En vertu de l'article 313 de la Loi, toute personne ou catégorie de personnes qui a soumis des renseignements à la ministre est autorisée à demander par écrit que certains renseignements soient considérés comme confidentiels. Toute personne ou catégorie de personnes qui présente une telle demande devrait également en préciser les motifs.

L'avis comprend les formulaires suivants :

- Annexe 1 : Déclaration confirmant qu'un plan de prévention de la pollution a été élaboré et qu'il est en cours d'exécution — Avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels;
- Annexe 2 : Demande de dérogation à l'obligation de prendre en considération certains facteurs — Avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels;

Schedule 4: Interim Progress Report — Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents; and

Schedule 5: Declaration That Pollution Prevention Plan Has Been Implemented — Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents.

Forms referred to in the Notice (schedules 1 to 5) may be filled out electronically using the [Pollution Prevention Planning Online Reporting Tool](#) through ECCC's Single Window.

For additional guidance on how to complete the schedules online, please refer to the [How to use the pollution prevention planning notice reporting tool](#).

20 Environment and Climate Change Canada contact information

For technical questions about this Notice, please contact

Chemical Production Division
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 19th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ec.pgpc-dppc-cmp-cpd.ec@canada.ca

For more information about pollution prevention planning or online reporting, please contact

Innovative Measures Section
Regulatory Innovation and Management Systems
Division
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 20th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone (toll-free): 1-844-580-3637
Email: ec.planp2-p2plan.ec@canada.ca

Annexe 3 : Demande de prorogation du délai — Avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels;

Annexe 4 : Rapport provisoire — Avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels;

Annexe 5 : Déclaration confirmant l'exécution d'un plan de prévention de la pollution — Avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels.

Les formulaires (annexes 1 à 5) mentionnés dans l'avis peuvent être remplis électroniquement grâce à l'[Outil de déclaration en ligne de la planification de la prévention de la pollution](#) par le biais du guichet unique d'ECCC.

Pour des directives supplémentaires sur la façon de remplir les annexes en ligne, veuillez consulter la page [Conseils pour l'utilisation de l'outil de déclaration en ligne de l'avis de planification de la prévention de la pollution](#).

20 Personnes-ressources à Environnement et Changement climatique Canada

Pour toute question technique au sujet du présent avis, veuillez communiquer avec :

Division de la production des produits chimiques
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 19^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ec.pgpc-dppc-cmp-cpd.ec@canada.ca

Pour obtenir plus de renseignements sur la planification de la prévention de la pollution ou sur la déclaration en ligne, veuillez communiquer avec :

Section des mesures innovatrices
Division de l'innovation réglementaire et systèmes de gestion
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 20^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone sans frais : 1-844-580-3637
Courriel : ec.planp2-p2plan.ec@canada.ca

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Notice.)

Compliance with the Act is mandatory and specific offences are established by subsections 272.1(1) of the Act. Subsections 272.1(2), (3) and (4) of the Act set the penalties for persons who contravene section 56(1) of the Act. Offences include the offence of failing to comply with an obligation arising from the present notice and the offence of providing false or misleading information. Penalties include fines, and the amount of the fine can range from a maximum of \$25,000 for an individual convicted following summary proceedings to a maximum of \$500,000 for a large corporation convicted on indictment. The maximum fines are doubled for second or subsequent offences.

The current text of the [Act](#), including the most recent amendments, is available on the Department of Justice Canada website.

The Act is enforced in accordance with the [Canadian Environmental Protection Act: compliance and enforcement policy](#).

Suspected violations under the Act can be reported to the Enforcement Branch by email at ec.enviroinfo.ec@canada.ca

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie de l'avis.)

La conformité à la Loi est obligatoire et les infractions précises sont établies par le paragraphe 272.1(1) de la Loi. Les paragraphes 272.1(2), (3) et (4) de la Loi prévoient des peines pour les personnes qui contreviennent à l'article 56(1) de la Loi. Les infractions comprennent l'infraction de manquement à une obligation découlant du présent avis et l'infraction consistant à fournir des informations fausses ou trompeuses. Les pénalités comprennent des amendes, et le montant de l'amende peut aller d'un maximum de 25 000 \$ pour une personne condamnée à la suite d'une procédure sommaire à un maximum de 500 000 \$ pour une grande société reconnue coupable par mise en accusation. Les amendes maximales sont doublées pour les infractions suivantes.

La version à jour de la [Loi](#), y compris les dernières modifications, est disponible sur le site Web du ministère de la Justice du Canada.

La Loi est appliquée conformément au document intitulé [Loi canadienne sur la protection de l'environnement : politique d'observation et d'application](#).

Veillez communiquer avec la Direction générale de l'application de la loi par courriel à ec.enviroinfo.ec@canada.ca pour signaler une infraction présumée à la Loi.

NOTE: Please contact Environment and Climate Change Canada for more information about electronic reporting, as provided in sections 19 and 20 in the Notice. Do not fill out this form as it appears in the *Canada Gazette*; it is for information only. The format and design of the online version may slightly differ from this version.

Schedule 1: Declaration That a Pollution Prevention Plan Has Been Prepared and Is Being Implemented – Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents

Notice Reference Code: P2PREPOD

Company

Company Name: _____

Canadian Federal Business Number: _____

Facility Information

Facility Name: _____

Physical Address

Unit: _____ Street Number: _____ Street Name: _____

Street Type: _____ Street Direction: _____

City: _____ Province/Territory: _____

Postal Code: _____ Country: _____

Mailing Address

Same as Physical Address

PO Box: _____ Unit: _____ Street Number: _____ Street Name: _____

Street Type: _____ Street Direction: _____

City: _____ Province/Territory: _____

Postal Code: _____ Country: _____

National Pollutant Release Inventory (NPRI) ID: _____

Six-digit North American Industry Classification System (NAICS) code: _____

Facility Technical Contact

Name: _____ Position/Job Title: _____

Mailing Address: _____

Telephone Number: _____ Fax Number: _____

Email: _____

General Contact Same as Facility Technical Contact

Name: _____ Position/Job Title: _____

Mailing Address: _____

Telephone Number: _____ Fax Number: _____

Email: _____

Use of Existing PlansPrior to this Notice, did your facility have a pollution prevention (P2) plan for PREPOD, for any other substance(s) or for any other environmental issue(s)? Yes No

If yes, the P2 plan was previously prepared

- on a voluntary basis
- for another government or under another Act of Parliament. Please specify the other government requirement(s) or Act of Parliament: _____
- for other reasons. Please specify: _____

Did you use that P2 plan (all or in part) to meet the requirements of the Notice? Yes No**Baseline Information**

This Declaration requires reporting of data from the Preparation Year. If you became subject to the Notice before January 1, 2020, the Preparation Year corresponds to the 2020 calendar year. If you became subject to the Notice on or after January 1, 2020, the Preparation Year refers to the 12-month period beginning on the date you become subject.

Are you reporting data for the 2020 Preparation Year? Yes NoIf no, indicate the new 12-month Preparation Year for which you are reporting (YYYY-MM-DD to YYYY-MM-DD):

All information provided in this Declaration will refer to this Preparation Year.

If you are reporting data for a Preparation Year other than the 2020 calendar year, select all reasons that apply:

- You have been granted a time extension to prepare your Pollution Prevention Plan
- You became subject to the Notice after January 1, 2020
- Other (please specify): _____

Type of Activity

Use the following Basis of Estimate Code, where indicated, to describe how each quantity reported in the Declaration was determined:

- M1** Continuous Emission Monitoring Systems
- M2** Predictive Emission Monitoring
- M3** Source Testing
- C** Mass Balance
- E1** Site-specific Emission Factor
- E2** Published Emission Factor
- O** Engineering Estimates
- X** Other (please specify): _____

Manufacture

Did this facility manufacture PREPOD either alone or in a mixture or compound containing PREPOD during the Preparation Year? Yes No

If yes, report the total quantity of PREPOD either alone or in a mixture or compound containing PREPOD manufactured on-site during the Preparation Year.

PREPOD Manufactured	Total Quantity of PREPOD (kg)	Purity of PREPOD in the Final Formulation (%)	Estimation Method
for on-site use			
for sale/distribution			
as a by-product			
as an impurity			
other (please specify):			
TOTAL			n/a

On-site Uses

Did this facility use PREPOD either alone or in a mixture or compound containing PREPOD during the Preparation Year? Yes No

If yes, report the total quantity of PREPOD either alone or in a mixture or compound containing PREPOD used on-site during the Preparation Year.

PREPOD Used	Total Quantity of PREPOD (kg)	Purity of PREPOD in the Final Formulation (%)	Estimation Method
to produce rubber compound			
to process or manufacture tires			
to process or manufacture car parts			
other (please specify):			
TOTAL			n/a

Releases to Water

Did this facility release an industrial effluent during the Preparation Year? Yes No

Report the quantity, in kilograms (kg), of all releases of the substance to water at the final discharge point of this facility in the Preparation Year and the Basis of Estimate Code (see *Type of Activity* section) in the table below.

Type of Release	Quantity of PREPOD Released (kg)	Estimation Method
On-site industrial wastewater treatment plant (IWTP) Name and location:		
Off-site municipal wastewater treatment plant (MWTP) Name and location (municipality and province):		
Surface water Name and location:		

Type of Release	Quantity of PREPOD Released (kg)	Estimation Method
Off-site industrial wastewater treatment plant (IWTP) Name and location:		
TOTAL		n/a

Wastewater Treatment

Report all types of wastewater treatment performed at the facility (on-site) for the Preparation Year:

- No treatment
- Primary treatment
- Secondary treatment
- Other (please specify): _____

Sampling³ and Analysis

Indicate, for each sample, the location where the sample was collected (final discharge point of facility or other location), the date of the sampling and of the analysis and the concentration of DIPDMA in the sample (ng/L).

Sample	Location Where the Sample Was Collected (Check the Appropriate Box)		Date of Sampling	Date of Analysis	Concentration of DIPDMA in the Sample (ng/L)
	Final Discharge Point	Other Location			
a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
c	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

If fewer than three samples were collected for a final discharge point of the facility, please explain why: _____

If the samples were collected at a location other than the final discharge point of the facility, please justify and explain the relation with the final discharge point: _____

Anticipated Actions

This Part must be completed for **each** anticipated action identified in the facility’s P2 Plan.

Action No. _____

Name of the action to be taken in implementing the Pollution Prevention Plan: _____

What is the current status of this Action? Planned/To be Initiated In Progress Completed

Describe the anticipated action to be taken: _____

Identify whether this action represents a pollution prevention method OR another type of environmental protection method.

For a detailed description of pollution prevention methods, please refer to the [Pollution Prevention Planning Handbook](#).

³ As described in the Guide for Sampling Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD - CAS RN 68412-48-6) in Industrial Effluents.

Types of Pollution Prevention Methods (select all that apply)

- Material or feedstock substitution
- Product design or reformulation
- Equipment or process modifications
- Spill and leak prevention
- On-site reuse, recycling or recovery
- Inventory management or purchasing techniques
- Good operating practices or training
- Other (please specify): _____

Other Types of Environmental Protection Methods (select all that apply)

- Energy recovery
- Off-site recycling
- Incineration with energy recovery
- Waste treatment
- Pollution control
- Disposal
- Other (please specify): _____

Anticipated Changes for the Action No. _____

Report below, where possible, the corresponding annual change anticipated to be achieved by implementing this action in kilograms and nanograms per litre. Indicate a decrease with a negative sign (“-”) and an increase with a positive sign (“+”) in front of the reported quantity. Note that estimating a quantitative change for some anticipated actions, such as employee training, may not be possible.

Describe the anticipated change: _____

Planned Completion Date for Action No. _____ (YYYY-MM-DD): _____

*This ends the section Anticipated Actions. Please remember that sections above must be completed separately for **each** anticipated action in the pollution prevention plan, i.e. this section will be completed as many times as there are anticipated actions to report.*

Total Anticipated Result

The table below summarizes the total anticipated result in annual releases of the substance in kilograms and nanograms per litre relative to the Preparation Year.

Report the total anticipated result to be achieved by implementing **all the anticipated actions** described in the section Anticipated Actions of this Declaration.

Important: Indicate a decrease with a negative sign (“-”) and an increase with a positive sign (“+”) in front of the reported quantity.

Total Anticipated Result, in Respect of PREPOD Discharged in Industrial Effluents, Relative to the Preparation Year	
Quantity (kg)	Concentration (ng/L)

Monitoring and Reporting

Describe the anticipated monitoring and reporting that will be used to track progress in implementing the Pollution Prevention Plan: _____

Risk Management Objective (RMO)

The RMO for this P2 Notice is to reduce the presence of PREPOD in industrial effluents such that the concentration of the DIPDMA component is below its LoQ of 0.12 ng/L.

Do you anticipate meeting the Risk Management Objective? Yes No

Describe how the elements of the Pollution Prevention Plan will meet the Risk Management Objective for PREPOD. If you anticipate that this Plan will not meet the Risk Management Objective, explain why: _____

Factors to Consider

Describe how the following “Factors to Consider” were taken into account when preparing the Pollution Prevention Plan, except those factors for which a waiver has been granted by the Minister of the Environment:

Subsection 4(3) of the Notice — Sampling and analysis _____

Subsection 4(4) of the Notice — Priority to pollution prevention methods _____

Certification

I hereby certify that a Pollution Prevention Plan in respect of PREPOD has been prepared and is being implemented and that the information provided in this Declaration is true, accurate and complete.

Name: _____ Title/Position: _____

Email: _____ Date: _____

General Comments: _____

REMARQUE : Veuillez communiquer avec Environnement et Changement climatique Canada pour obtenir de plus amples renseignements sur la déclaration en ligne, tel qu'il est précisé aux articles 19 et 20 de l'avis. Ne pas remplir le présent formulaire tel qu'il figure dans la *Gazette du Canada*; il est fourni à titre informatif seulement. Le format et la présentation de la version en ligne peuvent être légèrement différents de cette version.

Annexe 1 : Déclaration confirmant qu'un plan de prévention de la pollution a été élaboré et qu'il est en cours d'exécution — Avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels

Code de référence de l'avis : P2PREPOD

Entreprise

Nom de l'entreprise : _____

Numéro d'entreprise fédérale canadienne : _____

Renseignements de l'installation

Nom de l'installation : _____

Adresse physique

Unité : _____ Numéro municipal : _____ Nom de la rue : _____

Type de rue : _____ Orientation de la rue : _____

Ville : _____ Province/Territoire : _____

Code postal : _____ Pays : _____

Adresse postale Même que l'adresse physique

Case postale : _____ Unité : _____ Numéro municipal : _____ Nom de la rue : _____

Type de rue : _____ Orientation de la rue : _____

Ville : _____ Province/Territoire : _____

Code postal : _____ Pays : _____

Numéro d'identification de l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP) : _____

Code à six chiffres du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) : _____

Responsable des renseignements techniques de l'installation

Nom : _____ Titre du poste : _____

Adresse postale : _____

Numéro de téléphone : _____ Numéro de télécopieur : _____

Courriel : _____

Personne-ressource Même que le responsable des renseignements techniques de l'installation

Nom : _____ Titre du poste : _____

Adresse postale : _____

Numéro de téléphone : _____ Numéro de télécopieur : _____

Courriel : _____

Utilisation de plans existants

Avant cet avis, est-ce que votre installation avait un plan de prévention de la pollution (P2) pour le PREPOD, pour n'importe quelle(s) autre(s) substance(s) ou pour n'importe quel(s) autre(s) enjeu(x) environnemental(aux)? Oui Non

Si oui, le plan de prévention de la pollution a-t-il été élaboré préalablement :

- à titre volontaire
- pour un autre gouvernement ou en vertu d'une autre loi fédérale. Veuillez indiquer la ou les exigences de cet autre gouvernement ou de cette autre loi fédérale : _____
- pour d'autres raisons. Spécifiez : _____

Avez-vous utilisé ce plan de P2 (entièrement ou en partie) pour satisfaire aux exigences de l'avis? Oui Non

Renseignements de base

La présente déclaration nécessite la présentation de données pour l'année d'élaboration. Si vous êtes devenu assujéti à l'avis avant le 1^{er} janvier 2020, l'année d'élaboration correspond à l'année civile 2020. Si vous êtes devenu assujéti à l'avis le 1^{er} janvier 2020 ou après, l'année d'élaboration fait référence à la période de 12 mois commençant à la date à laquelle vous êtes devenu assujéti.

Déclarez-vous des données pour l'année d'élaboration 2020? Oui Non

Si non, veuillez indiquer la nouvelle période de 12 mois correspondant à l'année d'élaboration pour laquelle vous présentez des données (AAAA-MM-JJ à AAAA-MM-JJ) : _____

Toutes les informations fournies dans cette déclaration feront référence à cette année d'élaboration.

Si vous déclarez pour une année d'élaboration autre que l'année civile 2020, sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent :

- Vous avez obtenu une prorogation du délai pour élaborer votre plan de prévention de la pollution
- Vous êtes devenu assujéti à l'avis après le 1^{er} janvier 2020
- Autre (veuillez spécifier) : _____

Type d'activité

Utilisez les codes de la méthode d'estimation ci-après, lorsque cela est précisé, pour décrire comment chacune des quantités rapportées dans la déclaration d'élaboration a été calculée :

- M1** Surveillance en continu des émissions
- M2** Contrôle prédictif des émissions
- M3** Analyse à la source
- C** Bilan massique
- E1** Facteurs d'émission propres à l'installation

- E2** Facteurs d'émission publiés
O Estimations techniques
X Autres techniques (veuillez spécifier) : _____

Fabrication

L'installation a-t-elle fabriqué du PREPOD seul ou dans un mélange ou un composé contenant du PREPOD sur place au cours de l'année d'élaboration? Oui Non

Si oui, inscrivez la quantité totale de PREPOD seul ou dans un mélange ou un composé contenant du PREPOD fabriquée sur place au cours de l'année d'élaboration.

Fabrication du PREPOD	Quantité totale de PREPOD (kg)	Pureté du PREPOD dans la formulation finale (%)	Méthode d'estimation
pour utilisation sur place			
pour vente et/ou distribution			
comme sous-produit			
comme impureté			
autre (veuillez spécifier) :			
TOTAL			s.o.

Utilisations sur place

L'installation a-t-elle utilisé du PREPOD seul ou dans un mélange ou un composé contenant du PREPOD sur place au cours de l'année d'élaboration? Oui Non

Si oui, inscrivez la quantité totale de PREPOD seul ou dans un mélange ou un composé contenant du PREPOD utilisée sur place au cours de l'année d'élaboration.

PREPOD utilisé	Quantité totale de PREPOD (kg)	Pureté du PREPOD dans la formulation finale (%)	Méthode d'estimation
pour produire un mélange de caoutchouc			
pour transformer ou fabriquer des pneus			
pour transformer ou fabriquer des pièces automobiles			
autre (veuillez spécifier) :			
TOTAL			s.o.

Rejets dans l'eau

L'installation a-t-elle rejeté un effluent industriel durant l'année d'élaboration? Oui Non

Inscrivez la quantité, en kilogrammes (kg), de tous les rejets de la substance dans l'eau au point final de rejet de l'installation au cours de l'année d'élaboration et le code de la méthode d'estimation (voir la partie *Type d'activité*) dans le champ approprié ci-dessous.

Type de rejet	Quantité de PREPOD rejetée (kg)	Méthode d'estimation
Usine de traitement des eaux industrielles sur place (UTEI) Nom et emplacement :		

Type de rejet	Quantité de PREPOD rejetée (kg)	Méthode d'estimation
Usine de traitement des eaux usées municipale hors site (UTEUM) Nom et emplacement (municipalité et province) :		
Eau de surface Nom et emplacement :		
Usine industrielle de traitement des eaux usées hors site (UITEUH) Nom et emplacement :		
TOTAL		s.o.

Traitement des eaux usées

Recensez tous les types de traitement des eaux usées sur le site de l'installation pour l'année d'élaboration :

- Aucun traitement
 Traitement secondaire
 Traitement primaire
 Autre (veuillez spécifier) : _____

Échantillonnage³ et analyse

Spécifiez, pour chaque échantillon, l'emplacement où l'échantillon a été prélevé (point de rejet final de l'installation ou autre lieu d'échantillonnage), la date de l'échantillonnage et d'analyse et la concentration du DIPDMA dans l'échantillon (ng/L).

Échantillon	Emplacement où l'échantillon a été pris (cochez les réponses applicables)		Date de l'échantillonnage	Date de l'analyse	Concentration de DIPDMA dans l'échantillon (ng/L)
	Point de rejet final	Autre emplacement			
a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
c	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

Si moins de trois échantillons ont été prélevés au point de rejet final de l'installation, veuillez donner la raison : _____

Si les échantillons ont été prélevés ailleurs qu'au point de rejet final de l'installation, veuillez donner la raison et expliquer le lien avec le point de rejet final : _____

Mesures prévues

Cette partie doit être complétée pour **chaque** mesure prévue inscrite dans le plan de prévention de la pollution de l'installation.

Mesure n° _____

Indiquez le nom de la mesure prévue visant l'exécution du plan de prévention de la pollution : _____

Quel est l'état actuel de cette mesure? Planifiée/à mettre en œuvre En cours Terminée

Fournissez une description détaillée de la mesure prévue : _____

³ Tel qu'il est décrit dans le Guide d'échantillonnage des produits de réaction entre l'acétone et la N-phénylanyliline (PREPOD – NE CAS 68412-48-6) dans les effluents industriels.

Veillez indiquer si cette mesure représente une méthode de prévention de la pollution OU une autre méthode de protection de l'environnement.

Pour une description détaillée des méthodes de prévention de la pollution, veuillez vous référer au [Guide de planification de la prévention de la pollution](#).

Types de méthodes de prévention de la pollution (cochez toutes les cases qui s'appliquent)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Substitution de matériaux ou de matières premières | <input type="checkbox"/> Récupération, réutilisation ou recyclage sur place |
| <input type="checkbox"/> Conception ou reformulation du produit | <input type="checkbox"/> Techniques de gestion des stocks ou d'achat |
| <input type="checkbox"/> Modifications de l'équipement ou du procédé | <input type="checkbox"/> Bonnes pratiques d'exploitation ou formation |
| <input type="checkbox"/> Prévention des fuites ou des déversements | <input type="checkbox"/> Autres (veuillez spécifier) : _____ |

Autres types de méthodes de protection de l'environnement (cochez toutes les cases qui s'appliquent)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Récupération d'énergie | <input type="checkbox"/> Contrôle de la pollution |
| <input type="checkbox"/> Recyclage hors site | <input type="checkbox"/> Élimination |
| <input type="checkbox"/> Incinération avec récupération d'énergie | <input type="checkbox"/> Autres : _____ |
| <input type="checkbox"/> Traitement des déchets | |

Changements prévus pour la mesure n° _____

Inscrivez, le cas échéant, le changement annuel qui est prévu en kilogramme et en nanogramme par litre qui résulte de la mise en œuvre de la mesure. Indiquez une diminution par le signe « - » et une augmentation par le signe « + » devant la quantité déclarée. Veuillez noter que la prévision d'un changement quantitatif pour certaines mesures prévues, par exemple la formation du personnel, peut être impossible.

Décrire le changement prévu : _____

Date d'achèvement prévue pour la mesure n° _____ (AAAA-MM-JJ) : _____

*Ceci termine la section Mesures prévues. Veuillez vous assurer de remplir la section ci-dessus séparément pour **chaque** mesure prévue, inscrite dans le plan de prévention de la pollution; la section sera remplie pour rapporter chaque action anticipée.*

Résultat total prévu

Le tableau ci-dessous résume le résultat total prévu pour les rejets annuels de la substance, en kilogramme et en nanogramme par litre, par rapport à l'année d'élaboration.

Déclarez le résultat total prévu résultant de la mise en œuvre de **toutes les mesures prévues** décrites dans la section Mesures prévues de cette déclaration.

Important : Indiquez une diminution par le signe « - » et une augmentation par le signe « + » devant la quantité déclarée.

Résultat total prévu, relatif aux émissions de PREPOD dans les effluents industriels, par rapport aux valeurs de l'année d'élaboration	
Quantité (kg)	Concentration (ng/L)

Surveillance et rapports

Décrivez les mécanismes de surveillance et de communication de l'information qui seront utilisés pour suivre le progrès de l'exécution du plan de prévention de la pollution : _____

Objectif de gestion des risques (OGR)

L'OGR pour cet avis est de réduire la présence du PREPOD dans les effluents industriels en réduisant la concentration du composant DIPDMA à un niveau inférieur à sa LdD de 0,12 ng/L.

Prévoyez-vous atteindre l'objectif de gestion des risques? Oui Non

Décrivez comment les éléments du plan de prévention de la pollution respecteront l'OGR pour le PREPOD. Dans le cas où vous prévoyez que ce plan n'atteindra pas l'objectif de gestion des risques, expliquez pourquoi : _____

Facteurs à prendre en considération

Décrivez ce qui a été fait afin de tenir compte des « facteurs à prendre en considération » au moment de l'élaboration du plan, décrits ci-dessous, à l'exception des facteurs pour lesquels la ministre de l'Environnement a accordé une dérogation :

Paragraphe 4(3) de l'avis — L'échantillonnage et l'analyse _____

Paragraphe 4(4) de l'avis — Priorité aux activités de prévention de la pollution _____

Attestation

J'atteste qu'un plan de prévention de la pollution à l'égard du PREPOD a été élaboré, qu'il est en cours d'exécution et que les renseignements contenus dans la présente déclaration sont véridiques, exacts et complets.

Nom : _____ Titre du poste : _____

Courriel : _____ Date : _____

Commentaires généraux : _____

NOTE: Please contact Environment and Climate Change Canada for more information about electronic reporting, as provided in sections 19 and 20 in the Notice. Do not fill out this form as it appears in the *Canada Gazette*; it is for information only. The format and design of the online version may slightly differ from this version.

Schedule 2: Request for Waiver of the Requirement to Consider a Factor or Factors – Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents

Notice Reference Code: P2PREPOD

Company

Company Name: _____

Canadian Federal Business Number: _____

Facility Information

Facility Name: _____

Physical Address

Unit: _____ Street Number: _____ Street Name: _____

Street Type: _____ Street Direction: _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

Country: _____

Mailing Address Same as Physical Address

PO Box: _____ Unit: _____ Street Number: _____

Street Name: _____ Street Type: _____ Street Direction: _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

Country: _____

National Pollutant Release Inventory (NPRI) ID: _____

Six-digit North American Industry Classification System (NAICS) code: _____

Facility Technical Contact

Name: _____ Position/Job Title: _____

Mailing Address: _____ Telephone Number: _____

Fax Number: _____ Email: _____

General Contact Same as Facility Technical Contact

Name: _____ Position/Job Title: _____

Mailing Address: _____ Telephone Number: _____

Fax Number: _____ Email: _____

Factor(s) for Which a Waiver is Being Requested

Identify for which factor(s) listed in the Notice a waiver is being requested.

Rationale for Request

Explain why it would not be reasonable or practicable to consider each factor for which a waiver is being requested.

Explain how the outcome of the Pollution Prevention Plan will be affected if this or these “factor(s) to consider” is (are) not taken into account.

Identify which, if any, additional factor(s) you propose to consider in preparing the Pollution Prevention Plan (optional).

Certification

I hereby certify that the information provided in this Request is true, accurate and complete.

Name: _____

Title/Position: _____

Email: _____

Date: _____

General Comments

REMARQUE : Veuillez communiquer avec Environnement et Changement climatique Canada pour obtenir de plus amples renseignements sur la déclaration en ligne, tel qu'il est précisé aux articles 19 et 20 de l'avis. Ne pas remplir le présent formulaire tel qu'il figure dans la *Gazette du Canada*; il est fourni à titre informatif seulement. Le format et la présentation de la version en ligne peuvent être légèrement différents de cette version.

Annexe 2 : Demande de dérogation à l'obligation de prendre en considération certains facteurs — Avis de planification de la prévention de la pollution l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels

Code de référence de l'avis : P2PREPOD

Entreprise

Nom de l'entreprise : _____

Numéro d'entreprise fédérale canadienne : _____

Renseignements de l'installation

Nom de l'installation : _____

Adresse physique

Unité : _____ Numéro municipal : _____ Nom de la rue : _____

Type de la rue : _____ Orientation de la rue : _____

Ville : _____ Province/Territoire : _____ Code postal : _____

Pays : _____

Adresse postale

Même que l'adresse physique

Case postale : _____ Unité : _____ Numéro municipal : _____

Nom de la rue : _____ Type de la rue : _____ Orientation de la rue : _____

Ville : _____ Province/Territoire : _____ Code postal : _____

Pays : _____

Numéro d'identification de l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP) : _____

Code à six chiffres du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) : _____

Responsable des renseignements techniques de l'installation

Nom : _____ Titre du poste : _____

Adresse postale : _____ Numéro de téléphone : _____

Numéro de télécopieur : _____ Courriel : _____

Personne-ressource

Même que le responsable des renseignements techniques de l'installation

Nom : _____ Titre du poste : _____

Adresse postale : _____ Numéro de téléphone : _____

Numéro de télécopieur : _____ Courriel : _____

Facteurs faisant l'objet d'une demande de dérogation

Précisez le ou les facteurs énumérés dans l'avis pour lesquels une dérogation est demandée.

Justification de la demande

Expliquez pourquoi il serait déraisonnable ou impossible de prendre en considération chacun des facteurs pour lesquels une dérogation est demandée.

Expliquez comment le résultat du plan de prévention de la pollution sera modifié si ce ou ces facteurs ne sont pas pris en considération.

Précisez le ou les facteurs additionnels que vous envisagez de prendre en considération, le cas échéant, lors de l'élaboration du plan de prévention de la pollution (facultatif).

Attestation

J'atteste que les renseignements contenus dans la présente déclaration sont véridiques, exacts et complets.

Nom : _____

Titre du poste : _____

Courriel : _____

Date : _____

Commentaires généraux

NOTE: Please contact Environment and Climate Change Canada for more information about electronic reporting, as provided in sections 19 and 20 in the Notice. Do not fill out this form as it appears in the *Canada Gazette*; it is for information only. The format and design of the online version may slightly differ from this version.

Schedule 3: Request for Time Extension — Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents

Notice Reference Code: P2PREPOD

Company

Company Name: _____

Canadian Federal Business Number: _____

Facility Information

Facility Name: _____

Physical Address

Unit: _____ Street Number: _____ Street Name: _____

Street Type: _____ Street Direction: _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

Country: _____

Mailing Address Same as Physical Address

PO Box: _____ Unit: _____ Street Number: _____

Street Name: _____ Street Type: _____ Street Direction: _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

Country: _____

National Pollutant Release Inventory (NPRI) ID: _____

Six-digit North American Industry Classification System (NAICS) code: _____

Facility Technical Contact

Name: _____ Position/Job Title: _____

Mailing Address: _____ Telephone Number: _____

Fax Number: _____ Email: _____

General Contact Same as Facility Technical Contact

Name: _____ Position/Job Title: _____

Mailing Address: _____ Telephone Number: _____

Fax Number: _____ Email: _____

Request for Time Extension

Identify for which of the following a time extension is being requested:

- to prepare a Pollution Prevention Plan
- to implement a Pollution Prevention Plan

Are you requesting to extend a time extension already granted by Environment and Climate Change Canada?

- Yes No

We request that the date be extended to (specify exact date – YYYY-MM-DD) _____.

Rationale for Request

Explain why additional time is needed to prepare or implement a Pollution Prevention Plan.

Certification

- I hereby certify that the information provided in this Request is true, accurate and complete.

Name: _____

Title/Position: _____

Email: _____

Date: _____

General Comments

REMARQUE : Veuillez communiquer avec Environnement et Changement climatique Canada pour obtenir de plus amples renseignements sur la déclaration en ligne, tel qu'il est précisé aux articles 19 et 20 de l'avis. Ne pas remplir le présent formulaire tel qu'il figure dans la *Gazette du Canada*; il est fourni à titre informatif seulement. Le format et la présentation de la version en ligne peuvent être légèrement différents de cette version.

Annexe 3 : Demande de prorogation du délai — Avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels

Code de référence de l'avis : P2PREPOD

Entreprise

Nom de l'entreprise : _____

Numéro d'entreprise fédérale canadienne : _____

Renseignements de l'installation

Nom de l'installation : _____

Adresse physique

Unité : _____ Numéro municipal : _____ Nom de la rue : _____

Type de la rue : _____ Orientation de la rue : _____

Ville : _____ Province/Territoire : _____ Code postal : _____

Pays : _____

Adresse postale Même que l'adresse physique

Case postale : _____ Unité : _____ Numéro municipal : _____

Nom de la rue : _____ Type de la rue : _____ Orientation de la rue : _____

Ville : _____ Province/Territoire : _____ Code postal : _____

Pays : _____

Numéro d'identification de l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP) : _____

Code à six chiffres du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) : _____

Responsable des renseignements techniques de l'installation

Nom : _____ Titre du poste : _____

Adresse postale : _____ Numéro de téléphone : _____

Numéro de télécopieur : _____ Courriel : _____

Personne-ressource Même que le responsable des renseignements techniques de l'installation

Nom : _____ Titre du poste : _____

Adresse postale : _____ Numéro de téléphone : _____

Numéro de télécopieur : _____ Courriel : _____

Demande de prorogation du délai

Indiquez pour laquelle des raisons suivantes une prorogation du délai est demandée :

- pour l'élaboration du plan de prévention de la pollution
- pour l'exécution du plan de prévention de la pollution

Est-ce que cette demande fait suite à une prorogation du délai accordée par Environnement et Changement climatique Canada que vous aimeriez proroger?

- Oui Non

Nous demandons que le délai soit reporté au (indiquez la date exacte – AAAA-MM-JJ) _____.

Justification de la demande

Expliquez pourquoi une prorogation du délai est nécessaire pour élaborer ou exécuter le plan de prévention de la pollution.

Attestation

- J'atteste que les renseignements contenus dans la présente déclaration sont véridiques, exacts et complets.

Nom : _____

Titre du poste : _____

Courriel : _____

Date : _____

Commentaires généraux

NOTE: Please contact Environment and Climate Change Canada for more information about electronic reporting, as provided in sections 19 and 20 in the Notice. Do not fill out this form as it appears in the *Canada Gazette*; it is for information only. The format and design of the online version may slightly differ from this version.

Schedule 4: Interim Progress Report — Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents

Notice Reference Code: P2PREPOD

Company

Company Name: _____

Canadian Federal Business Number: _____

Facility Information

Facility Name: _____

Physical Address

Unit: _____ Street Number: _____ Street Name: _____

Street Type: _____ Street Direction: _____

City: _____ Province/Territory: _____

Postal Code: _____ Country: _____

Mailing Address

Same as Physical Address

PO Box: _____ Unit: _____ Street Number: _____ Street Name: _____

Street Type: _____ Street Direction: _____

City: _____ Province/Territory: _____

Postal Code: _____ Country: _____

National Pollutant Release Inventory (NPRI) ID: _____

Six-digit North American Industry Classification System (NAICS) code: _____

Facility Technical Contact

Name: _____ Position/Job Title: _____

Mailing Address: _____

Telephone Number: _____ Fax Number: _____

Email: _____

General Contact Same as Facility Technical Contact

Name: _____ Position/Job Title: _____

Mailing Address: _____

Telephone Number: _____ Fax Number: _____

Email: _____

Progress Information

Indicate the Reporting Year for which you are reporting data: day/month/year to day/month/year

All information in this Interim Progress Report will refer to this year.

Type of Activity

Use the following Basis of Estimate Code, where indicated, to describe how each quantity reported in this Part of the Report was determined:

- M1** Continuous Emission Monitoring Systems
- M2** Predictive Emission Monitoring
- M3** Source Testing
- C** Mass Balance
- E1** Site-specific Emission Factor
- E2** Published Emission Factor
- O** Engineering Estimates
- X** Other (please specify): _____

Manufacture

Did this facility manufacture PREPOD either alone or in a mixture or compound containing PREPOD during the Reporting Year? Yes No

If yes, report the total quantity of PREPOD either alone or in a mixture or compound containing PREPOD manufactured on-site during the Reporting Year.

PREPOD Manufactured	Total Quantity of PREPOD (kg)	Purity of PREPOD in the Final Formulation (%)	Estimation Method
for on-site use			
for sale/distribution			
as a by-product			
as an impurity			
other (please specify):			
TOTAL			n/a

On-site Uses

Did this facility use PREPOD either alone or in a mixture or compound containing PREPOD during the Reporting Year? Yes No

If yes, report the total quantity of PREPOD either alone or in a mixture or compound containing PREPOD used on-site during the Reporting Year.

PREPOD Used	Total Quantity of PREPOD (kg)	Purity of PREPOD in the Final Formulation (%)	Estimation Method
to produce rubber compound			
to process or manufacture tires			
to process or manufacture car parts			
other (please specify):			
TOTAL			n/a

Releases to Water

Did this facility release an industrial effluent during the Reporting Year? Yes No

Report the quantity, in kilograms (kg), of all releases of the substance to water at the final discharge point of this facility in the Reporting Year and the Basis of Estimate Code (see *Type of Activity* section) in the Table below.

Type of Release	Quantity of PREPOD Released (kg)	Estimation Method
On-site industrial wastewater treatment plant (IWTP) Name and location:		
Off-site municipal wastewater treatment plant (MWTP) Name and location (municipality and province):		
Surface water Name and location:		
Off-site industrial wastewater treatment plant (IWTP) Name and location:		
TOTAL		n/a

Wastewater Treatment

Report all types of wastewater treatment performed at the facility (on-site) in the Reporting Year:

- No treatment Secondary treatment
 Primary treatment Other (please specify): _____

Sampling⁴ and Analysis

Indicate, for each sample, the location where the sample was collected (final discharge point of facility or other location), the date of the sampling and of the analysis and the concentration of DIPDMA in the sample (ng/L).

Sample	Location Where the Sample Was Collected (Check the Appropriate Box)		Date of Sampling	Date of Analysis	Concentration of DIPDMA in the Sample (ng/L)
	Final Discharge Point	Other Location			
a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

⁴ As described in the Guide for Sampling for Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD - CAS RN 68412-48-6) in Industrial Effluents.

Sample	Location Where the Sample Was Collected (Check the Appropriate Box)		Date of Sampling	Date of Analysis	Concentration of DIPDMA in the Sample (ng/L)
	Final Discharge Point	Other Location			
c	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

If fewer than three samples were collected for a final discharge point of the facility, please explain why: _____

If the samples were collected at a location other than the final discharge point of the facility, please justify and explain the relation with the final discharge point: _____

Actions Taken and Changes Achieved to Date

This Part must be completed for **each** action taken identified in the facility’s P2 Plan.

Provide an update on the current status of each action taken to date that was previously reported in your last submitted schedule.

Report and describe any new action taken to date that was not previously reported.

“To date” refers up to the final day of the Reporting Year provided in the Progress Information section of this Schedule.

Action No. _____

Name of the action taken in implementing the Pollution Prevention Plan: _____

What is the current status of this Action?

- Planned/To be Initiated
- In Progress
- Completed
- Discontinued

Please provide an update on the action or describe the new action taken to date. If the action was “Discontinued,” please provide the reason why: _____

Identify whether this action represents a pollution prevention method OR another type of environmental protection method.

For a detailed description of pollution prevention methods, please refer to the [Pollution Prevention Planning Handbook](#).

Types of Pollution Prevention Methods (select all that apply)

- Material or feedstock substitution
- Product design or reformulation
- Equipment or process modifications
- Spill and leak prevention
- On-site reuse, recycling or recovery
- Inventory management or purchasing techniques
- Good operating practices or training
- Other (please specify): _____

Other Types of Environmental Protection Methods (select all that apply)

- Energy recovery
- Off-site recycling
- Incineration with energy recovery
- Waste treatment
- Pollution control
- Disposal
- Other (please specify): _____

Change Achieved to Date for Action No. _____

Report below, where possible, the annual change achieved by implementing that action in kilograms and nanograms per litre. Indicate a decrease with a negative sign (“-”) and an increase with a positive sign (“+”) in front of the reported quantity relative to the Preparation Year. Note that estimating a quantitative change for some anticipated actions, such as employee training, may not be possible.

Describe the change achieved to date: _____

Completion Date for above Action No. ____ (YYYY-MM-DD): _____

*This ends the section Actions Taken and Changes Achieved to Date. Please remember that the sections above must be completed separately for **each action** identified in the pollution prevention plan.*

Total Result Achieved to Date

The table below summarizes the total result to date for releases of the substance in kilograms and nanograms per litre relative to the Preparation Year.

Report the total result achieved to date by implementing **ALL the actions**, described in the section Actions Taken and Changes Achieved to Date of this Report.

Important: Indicate a decrease with a negative sign (“-”) and an increase with a positive sign (“+”) in front of the reported quantity.

Total Result Achieved to Date, with Respect to PREPOD Discharged in Industrial Effluents, Relative to the Preparation Year	
Quantity (kg)	Concentration (ng/L)

Monitoring and Reporting

Describe the monitoring and reporting used to track progress in implementing the Pollution Prevention Plan: _____

Risk Management Objective (RMO)

The RMO for this P2 Notice is to reduce the presence of PREPOD in industrial effluents such that the concentration of the DIPDMA component is below its LoQ of 0.12 ng/L.

Do you anticipate meeting the Risk Management Objective? Yes No

Describe the progress or additional details on how the elements of the Pollution Prevention Plan will meet the Risk Management Objective for PREPOD. If you anticipate that this Plan will not meet the Risk Management Objective, explain why: _____

Factors to Consider

Describe any progress made in this Reporting Year towards taking into account the “Factors to Consider” set out in subsections 4(3) and 4(4) of the Notice, except those factors for which a waiver has been granted by the Minister of the Environment.

Subsection 4(3) of the Notice — Sampling and analysis _____

Subsection 4(4) of the Notice — Priority to pollution prevention methods _____

Certification

I hereby certify that the information provided in this Report in respect of PREPOD is true, accurate and complete.

Name: _____ Title/Position: _____

Email: _____ Date: _____

General Comments: _____

REMARQUE : Veuillez communiquer avec Environnement et Changement climatique Canada pour obtenir de plus amples renseignements sur la déclaration en ligne, tel qu'il est précisé aux articles 19 et 20 de l'avis. Ne pas remplir le présent formulaire tel qu'il figure dans la *Gazette du Canada*; il est fourni à titre informatif seulement. Le format et la présentation de la version en ligne peuvent être légèrement différents de cette version.

Annexe 4 : Rapport provisoire — Avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels

Code de référence de l'avis : P2PREPOD

Entreprise

Nom de l'entreprise : _____

Numéro d'entreprise fédérale canadienne : _____

Renseignements de l'installation

Nom de l'installation : _____

Adresse physique

Unité : _____ Numéro municipal : _____ Nom de la rue : _____

Type de la rue : _____ Orientation de la rue : _____

Ville : _____ Province/Territoire : _____

Code postal : _____ Pays : _____

Adresse postale Même que l'adresse physique

Case postale : _____ Unité : _____ Numéro municipal : _____ Nom de la rue : _____

Type de la rue : _____ Orientation de la rue : _____

Ville : _____ Province/Territoire : _____

Code postal : _____ Pays : _____

Numéro d'identification de l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP) : _____

Code à six chiffres du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) : _____

Responsable des renseignements techniques de l'installation

Nom : _____ Titre du poste : _____

Adresse postale : _____

Numéro de téléphone : _____ Numéro de télécopieur : _____

Courriel : _____

Personne-ressource Même que le responsable des renseignements techniques de l'installation

Nom : _____ Titre du poste : _____

Adresse postale : _____

Numéro de téléphone : _____ Numéro de télécopieur : _____

Courriel : _____

Renseignements sur le progrès

Veillez indiquer l'année de déclaration pour laquelle vous présentez des données : jour/mois/année à jour/mois/année

Toutes les informations fournies dans ce rapport provisoire feront référence à cette année.

Type d'activité

Utilisez les codes de la méthode d'estimation ci-après, lorsque cela est précisé, pour décrire comment chacune des quantités déclarées dans la présente partie du rapport a été calculée :

- M1** Surveillance en continu des émissions
- M2** Contrôle prédictif des émissions
- M3** Analyse à la source
- C** Bilan massique
- E1** Facteurs d'émission propres à l'installation
- E2** Facteurs d'émission publiés
- O** Estimations techniques
- X** Autres techniques (veuillez spécifier) : _____

Fabrication

L'installation a-t-elle fabriqué du PREPOD seul ou dans un mélange ou un composé contenant du PREPOD sur place au cours de l'année de déclaration? Oui Non

Si oui, inscrivez la quantité totale de PREPOD seul ou dans un mélange ou un composé contenant du PREPOD fabriquée sur place au cours de l'année de déclaration.

Fabrication du PREPOD	Quantité totale de PREPOD (kg)	Pureté du PREPOD dans la formulation finale (%)	Méthode d'estimation
pour utilisation sur place			
pour vente et/ou distribution			
comme sous-produit			
comme impureté			
autre (veuillez spécifier) :			
TOTAL			s.o.

Utilisations sur place

L'installation a-t-elle utilisé du PREPOD seul ou dans un mélange ou un composé contenant du PREPOD sur place au cours de l'année de déclaration ? Oui Non

Si oui, inscrivez la quantité totale de PREPOD seul ou dans un mélange ou un composé contenant du PREPOD utilisée sur place au cours de l'année de déclaration.

PREPOD utilisé	Quantité totale de PREPOD (kg)	Pureté du PREPOD dans la formulation finale (%)	Méthode d'estimation
pour produire un mélange de caoutchouc			
pour transformer ou fabriquer des pneus			
pour transformer ou fabriquer des pièces automobiles			
autre (veuillez spécifier) :			
TOTAL			s.o.

Rejets dans l'eau

L'installation a-t-elle rejeté un effluent industriel durant l'année de déclaration? Oui Non

Inscrivez la quantité, en kilogrammes (kg), de tous les rejets de la substance dans l'eau au point de rejet final de l'installation au cours de l'année de déclaration et le code de la méthode d'estimation (voir la partie *Type d'activité*) dans le champ approprié ci-dessous.

Type de rejet	Quantité de PREPOD rejetée (kg)	Méthode d'estimation
Usine de traitement des eaux industrielles sur place (UTEI) Nom et emplacement :		
Usine de traitement des eaux usées municipale hors site (UTEUM) Nom et emplacement (municipalité et province) :		
Eau de surface Nom et emplacement :		
Usine industrielle de traitement des eaux usées hors site (UITEUH) Nom et emplacement :		
TOTAL		s.o.

Traitement des eaux usées

Recensez tous les types de traitement des eaux usées sur le site de l'installation au cours de l'année de déclaration :

- Aucun traitement
 Traitement secondaire
 Traitement primaire
 Autre (spécifiez) : _____

Échantillonnage⁴ et analyse

Spécifiez, pour chaque échantillon, l'emplacement où l'échantillon a été prélevé (point de rejet final de l'installation ou autre lieu d'échantillonnage), la date de l'échantillonnage et d'analyse et la concentration du DIPDMA dans l'échantillon (ng/L).

⁴ Tel qu'il est décrit dans le Guide d'échantillonnage des produits de réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD – NE CAS 68412-48-6) dans les effluents industriels.

Échantillon	Emplacement où l'échantillon a été pris (cochez les réponses applicables)		Date de l'échantillonnage	Date de l'analyse	Concentration du DIPDMA dans l'échantillon (ng/L)
	Point de rejet final	Autre emplacement			
a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
c	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

Si moins de trois échantillons ont été prélevés au point de rejet final de l'installation, veuillez donner la raison : _____

Si les échantillons ont été prélevés ailleurs qu'au point de rejet final de l'installation, veuillez donner la raison et expliquer le lien avec le point de rejet final : _____

Mesures prises et changements obtenus à ce jour

Cette partie doit être remplie pour **chaque** mesure prise, inscrite dans votre le plan de prévention de la pollution.

Décrivez l'état actuel de chaque mesure prise à ce jour déclarée dans la dernière annexe que vous avez déposée.

Déclarez et décrivez toute nouvelle mesure prise à ce jour qui n'a pas été déclarée auparavant.

« À ce jour » renvoie au dernier jour de l'année de déclaration fourni dans la section Renseignements sur le progrès de cette annexe.

Mesure n° _____

Quel est le nom de la mesure prise visant l'exécution du plan de prévention de la pollution? _____

Quel est l'état actuel de cette mesure?

Planifiée/à mettre en œuvre En cours Terminée Abandonnée

Décrivez l'état actuel de la mesure ou décrivez toute nouvelle mesure prise à ce jour. Si la mesure a été « abandonnée », indiquez pourquoi : _____

Veuillez indiquer si cette mesure représente une méthode de prévention de la pollution OU une autre méthode de protection de l'environnement.

Pour une description détaillée des méthodes de prévention de la pollution, veuillez vous référer au [Guide de planification de la prévention de la pollution](#).

Types de méthodes de prévention de la pollution (cochez toutes les cases qui s'appliquent)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Substitution de matériaux ou de matières premières | <input type="checkbox"/> Récupération, réutilisation ou recyclage sur place |
| <input type="checkbox"/> Conception ou reformulation du produit | <input type="checkbox"/> Techniques de gestion des stocks ou d'achat |
| <input type="checkbox"/> Modifications de l'équipement ou du procédé | <input type="checkbox"/> Bonnes pratiques d'exploitation ou formation |
| <input type="checkbox"/> Prévention des fuites ou des déversements | <input type="checkbox"/> Autres (veuillez spécifier) : _____ |

Autres types de méthodes de protection de l'environnement (cochez toutes les cases qui s'appliquent)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Récupération d'énergie | <input type="checkbox"/> Contrôle de la pollution |
| <input type="checkbox"/> Recyclage hors site | <input type="checkbox"/> Élimination |
| <input type="checkbox"/> Incinération avec récupération d'énergie | <input type="checkbox"/> Autres (veuillez spécifier) : _____ |
| <input type="checkbox"/> Traitement des déchets | |

Changement obtenu à ce jour pour la mesure n° _____

Inscrivez, le cas échéant, le changement annuel en kilogramme et en nanogramme par litre qui résulte de la mise en œuvre de la mesure. Indiquez une diminution par le signe « - » et une augmentation par le signe « + » devant la quantité déclarée par rapport à l'année d'élaboration. Veuillez noter que la prévision d'un changement quantitatif pour certaines mesures prévues, par exemple la formation du personnel, peut être impossible.

Décrivez le changement obtenu à ce jour : _____

Date d'achèvement pour la mesure n° _____ (année-mois-jour) : _____

*Ceci termine la section Mesures prises et changements obtenus à ce jour. Veuillez vous assurer de remplir la section ci-dessus séparément pour **chaque** mesure dans le plan de prévention de la pollution.*

Résultat total obtenu à ce jour

Le tableau ci-dessous résume le résultat total obtenu à ce jour pour les rejets de la substance en kilogramme et en nanogramme par litre par rapport à l'année d'élaboration.

Déclarez le résultat total obtenu à ce jour résultant de la mise en œuvre de **TOUTES les mesures** prises décrites dans la section Mesures prises et changements obtenus à ce jour de ce rapport.

Important : Indiquez une diminution par le signe « - » et une augmentation par le signe « + » devant la quantité déclarée.

Résultat total obtenu à ce jour, relatif aux émissions de PREPOD dans les effluents industriels, par rapport aux valeurs de l'année d'élaboration	
Quantité (kg)	Concentration (ng/L)

Surveillance et rapport

Décrivez les mécanismes de surveillance et de communication de l'information qui seront utilisés pour suivre les progrès de l'exécution du plan de prévention de la pollution : _____

Objectif de gestion des risques (OGR)

L'OGR pour cet avis est de réduire la présence du PREPOD dans les effluents industriels en réduisant la concentration du composant DIPDMA à un niveau inférieur à sa LdD de 0,12 ng/L.

Prévoyez-vous atteindre l'objectif de gestion des risques? Oui Non

Décrivez l'avancement du travail ou donnez des détails supplémentaires afin d'expliquer comment les éléments du plan de prévention de la pollution respecteront l'objectif de gestion des risques pour le PREPOD. Dans le cas où vous prévoyez que ce plan n'atteindra pas l'objectif de gestion des risques, expliquez pourquoi : _____

Facteurs à prendre en considération

Décrivez tout progrès obtenu dans cette année de déclaration en tenant compte des « facteurs à prendre en considération » décrits dans les paragraphes 4(3) et 4(4) de l'avis, à l'exception des facteurs pour lesquels la ministre de l'Environnement a accordé une dérogation.

Paragraphe 4(3) de l'avis — L'échantillonnage et l'analyse _____

Paragraphe 4(4) de l'avis — Priorité aux activités de prévention de la pollution _____

Attestation

J'atteste que les renseignements contenus dans le présent rapport à l'égard de PREPOD sont véridiques, exacts et complets.

Nom : _____ Titre du poste : _____

Courriel : _____ Date : _____

Commentaires généraux : _____

NOTE: Please contact Environment and Climate Change Canada for more information about electronic reporting, as provided in sections 19 and 20 in the Notice. Do not fill out this form as it appears in the *Canada Gazette*; it is for information only. The format and design of the online version may slightly differ from this version.

Schedule 5: Declaration That a Pollution Prevention Plan Has Been Implemented – Pollution Prevention Planning Notice in Respect of Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD), CAS RN 68412-48-6, in Industrial Effluents

Notice Reference Code: P2PREPOD

Company

Company Name: _____

Canadian Federal Business Number: _____

Facility Information

Facility Name: _____

Physical Address

Unit: _____ Street Number: _____ Street Name: _____

Street Type: _____ Street Direction: _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

Country: _____

Mailing Address

Same as Physical Address

PO Box: _____ Unit: _____ Street Number: _____

Street Name: _____ Street Type: _____ Street Direction: _____

City: _____ Province/Territory: _____ Postal Code: _____

Country: _____

National Pollutant Release Inventory (NPRI) ID: _____

Six-digit North American Industry Classification System (NAICS) code: _____

Facility Technical Contact

Name: _____ Position/Job Title: _____

Mailing Address: _____ Telephone Number: _____

Fax Number: _____ Email: _____

General Contact

Same as Facility Technical Contact

Name: _____ Position/Job Title: _____

Mailing Address: _____ Telephone Number: _____

Fax Number: _____ Email: _____

Implementation Information

This Declaration requires reporting of data from the Implementation Year. If you became subject to the Notice before January 1, 2020, the Implementation Year corresponds to the 2022 calendar year. If you became subject to the Notice on or after January 1, 2020, the Implementation Year refers to the 12-month period beginning 24 months after the date you become subject.

Are you reporting data for the 2022 Implementation Year? Yes No

If no, indicate the new Implementation Year for (YYYY-MM-DD to YYYY-MM-DD): _____

All information provided in this Declaration will refer to this Implementation Year.

If you are reporting data for an Implementation Year other than the 2022 calendar year, select all reasons that apply:

- You have been granted a time extension to implement a Pollution Prevention Plan
- You became subject to the Notice after the publication
- Other (please specify):

Type of Activity

Use the following Basis of Estimate Code, where indicated, to describe how each quantity reported in this Part of the Declaration was determined:

- M1** Continuous Emission Monitoring Systems
- M2** Predictive Emission Monitoring
- M3** Source Testing
- C** Mass Balance
- E1** Site-specific Emission Factor
- E2** Published Emission Factor
- O** Engineering Estimates
- X** Other (please specify): _____

Manufacture

Did this facility manufacture PREPOD either alone or in a mixture or compound containing PREPOD during the Implementation Year? Yes No

If yes, report the total quantity of PREPOD either alone or in a mixture or compound containing PREPOD manufactured on-site during the Implementation Year.

PREPOD Manufactured	Total Quantity of PREPOD (kg)	Purity of PREPOD in the Final Formulation (%)	Estimation Method
for on-site use			
for sale/distribution			
as a by-product			
as an impurity			
other (please specify):			
TOTAL			n/a

On-site Uses

Did this facility use PREPOD either alone or in a mixture or compound containing PREPOD during the Implementation Year? Yes No

If yes, report the total quantity of PREPOD either alone or in a mixture or compound containing PREPOD used on-site during the Implementation Year.

PREPOD Used	Total Quantity of PREPOD (kg)	Purity of PREPOD in the Final Formulation (%)	Estimation Method
to produce rubber compound			
to process or manufacture tires			
to process or manufacture car parts			
other (please specify):			
TOTAL			n/a

Releases to Water

Did this facility release an industrial effluent during the Implementation Year? Yes No

Report the quantity, in kilograms (kg), of all releases of the substance to water at the final discharge point of the facility in the Implementation Year and the Basis of Estimate Code (see *Type of Activity* section) in the table below.

Type of Release	Quantity of PREPOD Released (kg)	Estimation Method
On-site industrial wastewater treatment plant (IWTP) Name and location:		
Off-site municipal wastewater treatment plant (MWTP) Name and location (municipality and province):		
Surface water Name and location:		
Off-site industrial wastewater treatment plant (IWTP) Name and location:		
TOTAL		n/a

Wastewater Treatment

Report all types of wastewater treatment performed at the facility (on-site) in the Implementation Year:

- No treatment
 Primary treatment
 Secondary treatment
 Other (please specify):

Sampling⁵ and Analysis

Indicate, for each sample, the location where the sample was collected (final discharge point of facility or other location), the date of the sampling and of the analysis and the concentration of DIPDMA in the sample (ng/L).

Sample	Location Where the Sample Was Collected (Check the Appropriate Box)		Date of Sampling	Date of Analysis	Concentration of DIPDMA in the Sample (ng/L)
	Final Discharge Point	Other Location			
a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
c	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

If fewer than three samples were collected for a final discharge point of the facility, please explain why.

If the samples were collected at a location other than the final discharge point of the facility, please justify and explain the relation with the final discharge point.

Actions Taken and Changes Achieved

This Part must be completed for **each** action taken identified in the facility's P2 Plan.

Provide an update on the current status of each action taken that was previously reported in your last submitted schedule.

Report and describe any new action taken that was not previously reported.

Action No. ____

Name of the action taken in implementing the P2 Plan: _____

What is the current status of this Action? Completed Discontinued

Please provide information on the action completed.

If the action was "Discontinued," please provide the reason why.

⁵ As described in the Guide for Sampling for Reaction Products of 2-Propanone with Diphenylamine (PREPOD - CAS RN 68412-48-6) in Industrial Effluents.

Identify whether this action represents a pollution prevention method OR another type of environmental protection method.

For a detailed description of pollution prevention methods, please refer to the [Pollution Prevention Planning Handbook](#).

Types of Pollution Prevention Methods (select all that apply)

- Material or feedstock substitution
- Product design or reformulation
- Equipment or process modifications
- Spill and leak prevention
- On-site reuse, recycling or recovery
- Inventory management or purchasing techniques
- Good operating practices or training
- Other (please specify):

Other Types of Environmental Protection Methods (select all that apply)

- Energy recovery
- Off-site recycling
- Incineration with energy recovery
- Waste treatment
- Pollution control
- Disposal
- Other (please specify):

Change Achieved for the Action No. ____

Report below, where possible, the corresponding change achieved by implementing that action in kilograms and nano-grams per litre. Indicate a decrease with a negative sign (“-”) and an increase with a positive sign (“+”) in front of the reported quantity relative to the Preparation Year. Note that estimating a quantitative change for some anticipated actions, such as employee training, may not be possible.

Describe the achieved changes.

Completion Date for Action No. ____ (YYYY-MM-DD): _____

*This ends the section Actions Taken and Changes Achieved. Please remember that the section above must be completed separately for **each** action in the pollution prevention plan.*

Total Result Achieved

The table below summarizes the total result achieved for releases of the substance in kilograms and nanograms per litre relative to the Preparation Year.

Report the total result achieved by implementing **ALL the actions** described in the section *Actions Taken and Changes Achieved* of this Declaration.

Important: Indicate a decrease with a negative sign (“-”) and an increase with a positive sign (“+”) in front of the reported quantity.

Total Result Achieved, in Respect of PREPOD Discharged in Industrial Effluents, Relative to the Preparation Year	
Quantity (kg)	Concentration (ng/L)

Monitoring and Reporting

Describe the monitoring and reporting used to track progress in implementing the Pollution Prevention Plan.

Risk Management Objective (RMO)

The RMO for this P2 Notice is to reduce the presence of PREPOD in industrial effluents such that the concentration of the DIPDMA component is below its LoQ of 0.12 ng/L.

Did you meet the Risk Management Objective? Yes No

Describe how the elements of the Pollution Prevention Plan met the RMO for PREPOD. If this Plan did not meet the RMO, explain why. Provide any additional comments or explanations on any of the elements.

Factors to Consider

Describe any progress made in this Implementation Year towards taking into account the following “Factors to Consider,” except those factors for which a waiver has been granted by the Minister of the Environment.

Subsection 4(3) of the Notice — Sampling and analysis

Subsection 4(4) of the Notice — Priority to pollution prevention methods

Certification

I hereby certify that a Pollution Prevention Plan in respect of PREPOD has been implemented and the information provided in this Declaration is true, accurate and complete.

Name: _____

Title/Position: _____

Email: _____

Date: _____

General Comments:

REMARQUE : Veuillez communiquer avec Environnement et Changement climatique Canada pour obtenir de plus amples renseignements sur la déclaration en ligne, tel qu'il est précisé aux articles 19 et 20 de l'avis. Ne pas remplir le présent formulaire tel qu'il figure dans la *Gazette du Canada*; il est fourni à titre informatif seulement. Le format et la présentation de la version en ligne peuvent être légèrement différents de cette version.

Annexe 5 : Déclaration confirmant l'exécution d'un plan de prévention de la pollution — Avis de planification de la prévention de la pollution à l'égard des produits de la réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD), NE CAS 68412-48-6, dans les effluents industriels

Code de référence de l'avis : P2PREPOD

Entreprise

Nom de l'entreprise : _____

Numéro d'entreprise fédérale canadienne : _____

Renseignements de l'installation

Nom de l'installation : _____

Adresse physique

Unité : _____ Numéro municipal : _____ Nom de la rue : _____

Type de la rue : _____ Orientation de la rue : _____

Ville : _____ Province/Territoire : _____ Code postal : _____

Pays : _____

Adresse postale

Même que l'adresse physique

Case postale : _____ Unité : _____ Numéro municipal : _____

Nom de la rue : _____ Type de la rue : _____ Orientation de la rue : _____

Ville : _____ Province/Territoire : _____ Code postal : _____

Pays : _____

Numéro d'identification de l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP) : _____

Code à six chiffres du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) : _____

Responsable des renseignements techniques de l'installation

Nom : _____ Titre du poste : _____

Adresse postale : _____ Numéro de téléphone : _____

Numéro de télécopieur : _____ Courriel : _____

Personne-ressource

Même que le responsable des renseignements techniques de l'installation

Nom : _____ Titre du poste : _____

Adresse postale : _____ Numéro de téléphone : _____

Numéro de télécopieur : _____ Courriel : _____

Renseignements sur l'exécution

La présente déclaration nécessite la présentation de données pour l'année d'exécution. Si vous êtes devenu assujéti à l'avis avant le 1^{er} janvier 2020, l'année d'exécution correspond à l'année civile 2022. Si vous êtes devenu assujéti à l'avis le 1^{er} janvier 2020 ou après, l'année d'exécution correspond à la période de 12 mois commençant 24 mois après la date à laquelle vous êtes devenu assujéti.

Déclarez-vous des données pour l'année d'exécution 2022? Oui Non

Si non, veuillez indiquer la nouvelle année d'exécution (AAAA-MM-JJ à AAAA-MM-JJ) : _____

Toutes les informations fournies dans cette déclaration feront référence à cette année d'exécution.

Si vous déclarez des données pour une année d'exécution autre que l'année civile 2022, sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent :

- Vous avez obtenu une prorogation du délai pour exécuter votre plan de prévention de la pollution
 Vous êtes devenu assujéti à l'avis après sa publication
 Autre (veuillez spécifier) :

Type d'activité

Utilisez les codes de la méthode d'estimation ci-après, lorsque cela est précisé, pour décrire comment chacune des quantités rapportées dans la déclaration a été calculée :

- M1** Surveillance en continu des émissions
M2 Contrôle prédictif des émissions
M3 Analyse à la source
C Bilan massique
E1 Facteurs d'émission propres à l'installation
E2 Facteurs d'émission publiés
O Estimations techniques
X Autres techniques (veuillez spécifier) : _____

Fabrication

L'installation a-t-elle fabriqué du PREPOD seul ou dans un mélange ou un composé contenant du PREPOD sur place au cours de l'année d'exécution? Oui Non

Si oui, inscrivez la quantité totale de PREPOD seul ou dans un mélange ou un composé contenant du PREPOD fabriquée sur place au cours de l'année d'exécution.

Fabrication du PREPOD	Quantité totale de PREPOD (kg)	Pureté du PREPOD dans la formulation finale (%)	Méthode d'estimation
pour utilisation sur place			
pour vente et/ou distribution			
comme sous-produit			
comme impureté			
autre (veuillez spécifier) :			
TOTAL			s.o.

Utilisations sur place

L'installation a-t-elle utilisé du PREPOD seul ou dans un mélange ou un composé contenant du PREPOD sur place au cours de l'année d'exécution? Oui Non

Si oui, inscrivez la quantité totale de PREPOD seul ou dans un mélange ou un composé contenant du PREPOD utilisé sur le site au cours de l'année d'exécution.

PREPOD utilisé	Quantité totale de PREPOD (kg)	Pureté du PREPOD dans la formulation finale (%)	Méthode d'estimation
pour produire un mélange de caoutchouc			
pour transformer ou fabriquer des pneus			
pour transformer ou fabriquer des pièces automobiles			
autre (veuillez spécifier) :			
TOTAL			s.o.

Rejets dans l'eau

L'installation a-t-elle rejeté un effluent industriel durant l'année d'exécution? Oui Non

Inscrivez la quantité, en kilogrammes (kg), de tous les rejets de la substance dans l'eau au point de rejet final de l'installation au cours de l'année d'exécution et le code de la méthode d'estimation (voir la partie *Type d'activité*) dans le tableau ci-dessous.

Type de rejet	Quantité de PREPOD rejetée (kg)	Méthode d'estimation
Usine de traitement des eaux industrielles sur place (UTEI) Nom et emplacement :		
Usine de traitement des eaux usées municipale hors site (UTEUM) Nom et emplacement (municipalité et province) :		
Eau de surface Nom et emplacement :		
Usine industrielle de traitement des eaux usées hors site (UITEUH) Nom et emplacement :		
TOTAL		s.o.

Traitement des eaux usées

Recensez tous les types de traitement des eaux usées sur le site de l'installation au cours de l'année d'exécution :

- Aucun traitement
 Traitement primaire
 Traitement secondaire
 Autre (veuillez spécifier) :

Échantillonnage⁵ et analyse

Spécifiez, pour chaque échantillon, l'emplacement où l'échantillon a été prélevé (point de rejet final de l'installation ou autre lieu d'échantillonnage), la date de l'échantillonnage et d'analyse et la concentration du DIPDMA dans l'échantillon (ng/L).

Échantillon	Emplacement où l'échantillon a été pris (cochez les réponses applicables)		Date de l'échantillonnage	Date de l'analyse	Concentration du DIPDMA dans l'échantillon (ng/L)
	Point de rejet final	Autre emplacement			
a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
b	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
c	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

Si moins de trois échantillons ont été prélevés au point de rejet final de l'installation, veuillez donner la raison.

Si les échantillons ont été prélevés ailleurs qu'au point de rejet final de l'installation, veuillez donner la raison et expliquer le lien avec le point de rejet final.

Mesures prises et changements obtenus

Cette partie doit être remplie pour **chaque** mesure prise inscrite dans le plan P2 de l'installation.

Fournissez une mise à jour sur l'état actuel de chaque mesure prise qui a été précédemment rapportée dans votre dernière annexe soumise.

Rapportez et décrivez toute nouvelle mesure prise qui n'a pas été signalée auparavant.

Mesure n° _____

Quel est le nom de la mesure visant l'exécution du plan de prévention de la pollution? _____

Quel est l'état actuel de cette mesure? Terminée Abandonnée

Veuillez fournir des renseignements sur la mesure terminée.

Si la mesure a été « abandonnée », indiquez pourquoi.

⁵ Tel qu'il est décrit dans le Guide d'échantillonnage des produits de réaction entre l'acétone et la N-phénylaniline (PREPOD – NE CAS 68412-48-6) dans les effluents industriels.

Veillez indiquer si cette mesure représente une méthode de prévention de la pollution OU une autre méthode de protection de l'environnement.

Pour une description détaillée des méthodes de prévention de la pollution, veuillez vous référer au [Guide de planification de la prévention de la pollution](#).

Types de méthodes de prévention de la pollution (sélectionnez tout qui s'applique)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Substitution de matériaux ou de matières premières | <input type="checkbox"/> Récupération, réutilisation ou recyclage sur place |
| <input type="checkbox"/> Conception ou reformulation du produit | <input type="checkbox"/> Techniques de gestion des stocks ou d'achat |
| <input type="checkbox"/> Modifications de l'équipement ou du procédé | <input type="checkbox"/> Bonnes pratiques d'exploitation ou formation |
| <input type="checkbox"/> Prévention des fuites ou des déversements | <input type="checkbox"/> Autres (veuillez spécifier) : |

Autres types de méthodes de protection de l'environnement (sélectionnez tout qui s'applique)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Récupération d'énergie | <input type="checkbox"/> Contrôle de la pollution |
| <input type="checkbox"/> Recyclage hors site | <input type="checkbox"/> Élimination |
| <input type="checkbox"/> Incinération avec récupération d'énergie | <input type="checkbox"/> Autres (veuillez spécifier) : |
| <input type="checkbox"/> Traitement des déchets | |

Changement obtenu pour la mesure n° _____

Inscrivez, le cas échéant, le changement obtenu, en kilogramme et en nanogramme par litre, qui résulte de la mise en œuvre de la mesure. Indiquez une diminution par le signe « - » et une augmentation par le signe « + » devant la quantité déclarée par rapport à l'année d'élaboration. Veuillez noter que la prévision d'un changement quantitatif pour certaines mesures prévues, par exemple la formation du personnel, peut être impossible.

Décrivez le changement obtenu.

Date d'achèvement pour la mesure n° _____ (AAAA-MM-JJ) : _____

*Ceci termine la section Mesures prises et changements obtenus. Veuillez vous assurer de remplir la section ci-dessus séparément pour **chaque** mesure dans le plan de prévention de la pollution.*

Résultat total obtenu

Le tableau ci-dessous résume le résultat total obtenu pour les rejets de la substance, en kilogramme et en nanogramme par litre, par rapport à l'année d'élaboration.

Déclarez le résultat total obtenu résultant de la mise en œuvre de **TOUTES les mesures** décrites dans la section Mesures prises et changements obtenus de cette déclaration.

Important : Indiquez une diminution par le signe « - » et une augmentation par le signe « + » devant la quantité déclarée.

Résultat total obtenu, relatif aux émissions de PREPOD dans les effluents industriels, par rapport aux valeurs de l'année d'élaboration	
Quantité (kg)	Concentration (ng/L)

Surveillance et rapport

Décrivez les mécanismes de surveillance et de communication de l'information qui ont été utilisés pour suivre le progrès de l'exécution du plan de prévention de la pollution.

Objectif de gestion des risques (OGR)

L'OGR pour cet avis est de réduire la présence du PREPOD dans les effluents industriels en réduisant la concentration du composant DIPDMA à un niveau inférieur à sa LdD de 0,12 ng/L.

Avez-vous atteint l'objectif de gestion des risques? Oui Non

Décrivez comment les éléments du plan de prévention de la pollution respectent l'OGR pour le PREPOD. Dans le cas où ce plan n'a pas atteint l'objectif de gestion des risques, expliquez pourquoi. Fournir des commentaires additionnels ou des explications pour quelconque des éléments.

Facteurs à prendre en considération

Décrivez ce qui a été fait dans cette année d'exécution afin de tenir compte des « facteurs à prendre en considération » décrits ci-dessous, à l'exception des facteurs pour lesquels la ministre de l'Environnement a accordé une dérogation.

Paragraphe 4(3) de l'avis — L'échantillonnage et l'analyse

Paragraphe 4(4) de l'avis — Priorité aux activités de prévention de la pollution

Attestation

J'atteste qu'un plan de prévention de la pollution à l'égard du PREPOD a été exécuté et que les renseignements contenus dans la présente déclaration sont véridiques, exacts et complets.

Nom : _____

Titre du poste : _____

Courriel : _____

Date : _____

Commentaires généraux

--