

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part I

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JUNE 27, 2015

OTTAWA, LE SAMEDI 27 JUIN 2015

### 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 14, 2015, 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* Web site at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada Web site at <http://www.parl.gc.ca>.

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Works and Government Services 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 Works and Government Services Canada by email at [questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:questions@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 14 janvier 2015 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<sup>er</sup> 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* à l'adresse <http://gazette.gc.ca>. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse <http://www.parl.gc.ca>.

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5<sup>e</sup> 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 Travaux publics et Services gouvernementaux Canada par courriel à l'adresse [questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

## TABLE OF CONTENTS

Vol. 149, No. 26 — June 27, 2015

Government House .....	1439
(orders, decorations and medals)	
Government notices .....	1441
Parliament	
House of Commons .....	1458
Commissions .....	1459
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices .....	1463
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Orders in Council .....	1464
Proposed regulations .....	1468
(including amendments to existing regulations)	
<b>Index</b> .....	1600

## TABLE DES MATIÈRES

Vol. 149, n° 26 — Le 27 juin 2015

Résidence du Gouverneur général .....	1439
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du gouvernement .....	1441
Parlement	
Chambre des communes .....	1458
Commissions .....	1459
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers .....	1463
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Décrets .....	1464
Règlements projetés .....	1468
(y compris les modifications aux règlements existants)	
<b>Index</b> .....	1601

**GOVERNMENT HOUSE****AWARDS TO CANADIANS**

The Chancellery of Honours announces that the Government of Canada has approved the following awards to Canadians:

- From the Government of the Republic of France  
 Knight of the National Order of the Legion of Honour  
 to Mr. Jacques Gauthier  
 Officer of the Order of the Academic Palms  
 to Mr. Stanislaw Jozef Kirschbaum  
 Knight of the Order of the Academic Palms  
 to Ms. Frida Dyshniku Paco  
 Mr. Jeff Tennant
- From the Government of the Republic of Hungary  
 Officer's Cross of the Order of Merit (civil division) of the Republic of Hungary  
 to Mr. Levente Laszlo Diosady  
 Gold Cross of Merit (civil division) of the Republic of Hungary  
 to Mr. Tamas Aladar Mihalik
- From the Government of Japan  
 Order of the Rising Sun, Gold and Silver Star  
 to Mr. Donald Campbell
- From the Government of the Republic of Poland  
 Officer's Cross of the Order of Merit of the Republic of Poland  
 to Mr. Jerzy Kulczycki  
 Mr. Richard Sokolowski  
 Knight's Cross of the Order of Merit of the Republic of Poland  
 to Ms. Ewa Zadarnowska  
 Gold Cross of Merit of the Republic of Poland  
 to Mr. Pawel Ferensowicz  
 Mr. Michal Korwin-Szymanowski  
 Mr. Andrzej Ruta  
 Mr. Jeffrey Simpson  
 Mr. Paul Wells  
 Silver Cross of Merit of the Republic of Poland  
 to Ms. Irena Borowska-Baker  
 Ms. Katherine Rydel  
 Long Marital Life Medal  
 to Mrs. Elzbieta Brusilo  
 Mr. Kazimierz Brusilo  
 Mr. Kazimierz Prośniak  
 Mrs. Stanislaw Prosniak
- From the Kingdom of Thailand  
 Commander (Third Class) of the Most Exalted Order of the White Elephant of Thailand  
 to Mr. Dennis L. Anderson  
 Dr. John R. Lacey  
 Commander (Third Class) of the Most Noble Order of the Crown of Thailand  
 to Mr. Louis P. Desmarais  
 Mr. George Heller
- From the Government of the United States of America  
 Meritorious Service Medal, Second Oak Leaf Cluster  
 to Lieutenant-Colonel Patrick H. McAdam

EMMANUELLE SAJOUS  
*Deputy Secretary and  
 Deputy Herald Chancellor*

[26-1-0]

**RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL****DÉCORATIONS À DES CANADIENS**

La Chancellerie des distinctions honorifiques annonce que le gouvernement du Canada a approuvé l'octroi des distinctions honorifiques suivantes à des Canadiens :

- Du gouvernement de la République française  
 Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'honneur  
 à M. Jacques Gauthier  
 Officier de l'Ordre des Palmes académiques  
 à M. Stanislaw Jozef Kirschbaum  
 Chevalier de l'Ordre des Palmes académiques  
 à M<sup>me</sup> Frida Dyshniku Paco  
 M. Jeff Tennant
- Du gouvernement de la République de Hongrie  
 Croix d'officier de l'Ordre du Mérite (division civile) de la République de la Hongrie  
 à M. Levente Laszlo Diosady  
 Croix d'or du Mérite (division civile) de la République de Hongrie  
 à M. Tamas Aladar Mihalik
- Du gouvernement du Japon  
 Ordre du soleil levant, Étoile d'or et d'argent  
 à M. Donald Campbell
- Du gouvernement de la République de Pologne  
 Croix d'officier de l'Ordre du Mérite de la République de Pologne  
 à M. Jerzy Kulczycki  
 M. Richard Sokolowski  
 Croix de chevalier de l'Ordre du Mérite de la République de Pologne  
 à M<sup>me</sup> Ewa Zadarnowska  
 Croix d'or du Mérite de la République de Pologne  
 à M. Pawel Ferensowicz  
 M. Michal Korwin-Szymanowski  
 M. Andrzej Ruta  
 M. Jeffrey Simpson  
 M. Paul Wells  
 Croix d'argent du Mérite de la République de Pologne  
 à M<sup>me</sup> Irena Borowska-Baker  
 M<sup>me</sup> Katherine Rydel  
 Médaille pour vie commune de longue durée  
 à M<sup>me</sup> Elzbieta Brusilo  
 M. Kazimierz Brusilo  
 M. Kazimierz Prośniak  
 M<sup>me</sup> Stanislaw Prosniak
- Du Royaume de Thaïlande  
 Commandeur (troisième classe) de l'Ordre le plus exalté de l'Éléphant blanc de Thaïlande  
 à M. Dennis L. Anderson  
 D<sup>r</sup> John R. Lacey  
 Commandeur (troisième classe) de l'Ordre le plus noble de la Couronne de Thaïlande  
 à M. Louis P. Desmarais  
 M. George Heller
- Du gouvernement des États-Unis d'Amérique  
 Médaille du service méritoire avec deuxième insigne de feuilles de chêne  
 au Lieutenant-colonel Patrick H. McAdam

*Le sous-secrétaire et  
 vice-chancelier d'armes*  
 EMMANUELLE SAJOUS

[26-1-0]

*(Erratum)***MERITORIOUS VALOUR DECORATIONS**

The notice bearing the above-mentioned title published on page 1095 of the June 6, 2015, issue of the *Canada Gazette*, Part I, is hereby amended as follows:

**MILITARY VALOUR DECORATIONS**

His Excellency the Right Honourable David Johnston, Governor General and Commander-in-Chief of Canada, on the recommendation of the Chief of the Defence Staff, has awarded Military Valour Decorations as follows:

*Military Valour Decorations*

SERGEANT SÉBASTIEN COURVILLE, S.M.V., C.D.  
Perkins, Quebec

On May 7 and 8, 2011, Sergeant Courville demonstrated exceptional courage and dedication while mentoring an assault element of the Provincial Response Company–Kandahar during a spectacular and prolonged attack in Kandahar City. During a particularly intense exchange of fire, Sergeant Courville pulled to safety one of his Afghan partners who had been seriously wounded. Through his actions, Sergeant Courville saved a life and lent tremendous credibility to the Afghan National Police and to the Canadian Forces.

SENIOR CHIEF PETTY OFFICER THOMAS  
RATZLAFF, S.M.V. (deceased)  
(U.S. NAVY)

Green Forest, Arkansas, United States of America

During an operation in Afghanistan on November 26, 2008, Senior Chief Petty Officer Ratzlaff demonstrated extraordinary heroism while reinforcing an assault on a fortified enemy machine gun nest. After multiple attempts to silence the machine gun, he gained entry through a hail of enemy fire. Without hesitation, he deliberately placed himself in harm's way at point-blank range to neutralize the nest. His heroic actions saved countless lives in the face of a determined enemy.

CAPTAIN DAVID UMBERTO MARIO SUFFOLETTA,  
S.M.V., C.D.  
Petawawa, Ontario

On May 7 and 8, 2011, Captain Suffoletta demonstrated exceptional valour while mentoring an assault element of the Provincial Response Company–Kandahar during a spectacular attack in Kandahar City. Under intense fire and at great personal risk, he led his team through a close-quarter clearance operation of a multi-storeyed building, valiantly coordinating multiple assaults that successfully neutralized the insurgent threat. Captain Suffoletta demonstrated distinguished leadership, courageous service and self-sacrifice in the presence of an armed enemy.

EMMANUELLE SAJOUS  
*Deputy Secretary and  
Deputy Herald Chancellor*

[26-1-o]

*(Erratum)***DÉCORATIONS POUR VAILLANCE MÉRITOIRE**

L'avis portant le titre susmentionné publié à la page 1095 du numéro du 6 juin 2015 de la Partie I de la *Gazette du Canada* est modifié comme suit :

**DÉCORATIONS DE LA VAILLANCE MILITAIRE**

Son Excellence le très honorable David Johnston, gouverneur général et commandant en chef du Canada, selon la recommandation du chef d'état-major de la défense, a décerné les décorations de la vaillance militaire suivantes :

*Décorations de la vaillance militaire*

LE SERGENT SÉBASTIEN COURVILLE, É.V.M., C.D.  
Perkins (Québec)

Les 7 et 8 mai 2011, le sergent Courville a fait preuve d'un courage et d'un dévouement exceptionnels alors qu'il encadrait un élément d'assaut de la Compagnie provinciale de réaction de Kandahar, pendant une attaque spectaculaire et prolongée dans la ville de Kandahar. Pendant un échange de coups de feu particulièrement intense, le sergent Courville a tiré du danger l'un de ses partenaires afghans qui était grièvement blessé. Grâce à ses actions, le sergent Courville a sauvé une vie et a donné beaucoup de crédibilité à la Police nationale afghane ainsi qu'aux Forces canadiennes.

LE PREMIER MAÎTRE THOMAS  
RATZLAFF, É.V.M. (décédé)  
(U.S. NAVY)

Green Forest, Arkansas (États-Unis d'Amérique)

Au cours d'une opération en Afghanistan le 26 novembre 2008, le premier maître Ratzlaff a fait preuve d'un héroïsme extraordinaire en venant en renfort à l'assaut d'un nid fortifié de mitrailleuses. Après de multiples tentatives de réduire les mitrailleuses au silence, il s'est frayé un chemin sous une pluie de projectiles. Sans hésiter et au péril de sa vie, il a réussi à neutraliser le nid tout en essuyant des tirs à bout portant. Son attitude héroïque a permis de sauver un très grand nombre de vies face à un ennemi déterminé.

LE CAPITAINE DAVID UMBERTO MARIO SUFFOLETTA,  
É.V.M., C.D.  
Petawawa (Ontario)

Les 7 et 8 mai 2011, le capitaine Suffoletta a démontré une bravoure exceptionnelle alors qu'il encadrait un élément d'assaut de la Compagnie provinciale de réaction de Kandahar, pendant une attaque spectaculaire et prolongée dans la ville de Kandahar. Sous un feu nourri, et à ses propres risques et périls, il a dirigé son équipe lors d'une opération de déminage en espace restreint dans un immeuble de plusieurs étages, coordonnant vaillamment une multitude d'assauts qui ont permis de neutraliser la menace insurrectionnelle. Le capitaine Suffoletta a fait preuve d'un habile leadership, d'efforts courageux et d'abnégation en présence d'un ennemi armé.

*Le sous-secrétaire et  
vice-chancelier d'armes*  
EMMANUELLE SAJOUS

[26-1-o]

**GOVERNMENT NOTICES****DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Significant New Activity Notice No. 15310*

## Rescinding Significant New Activity Notice

(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment published on January 24, 2009, Significant New Activity Notice No. 15310 pertaining to the substance silane homopolymer, hydrolysis products with magnesium hydroxide;

And whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health no longer suspect that a significant new activity in relation to the substance may result in the substance becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, the Minister of the Environment hereby indicates, pursuant to subsection 85(2) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that subsection 81(4) of the Act no longer applies to the substance and rescinds Significant New Activity Notice No. 15310.

LEONA AGLUKKAQ  
*Minister of the Environment*

**EXPLANATORY NOTE**

(This explanatory note is not part of the Significant New Activity Notice.)

**Description**

This explanatory note relates to Significant New Activity (SNAc) Notice No. 15310 adopted in relation to the substance silane homopolymer, hydrolysis products with magnesium hydroxide, pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). In view of the current SNAc policy (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=En&n=5CA18D66-1>), and pursuant to subsection 85(2) of CEPA 1999, where the Minister of the Environment, by notice published in the *Canada Gazette*, may vary or rescind a notice, SNAc Notice No. 15310 is rescinded. This action is being taken as part of the review of current SNAc notices adopted under CEPA 1999 (<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-proche/snac-nac/index-eng.php#a2>).

**Rescission of the Significant New Activity Notice**

The Significant New Activity Notice was designed to collect information on the nanoscale forms of the notified substance. A review of this Notice found that it is no longer needed. The Government of Canada is considering using other means of collecting information on nanoscale forms of this type of substance.

**AVIS DU GOUVERNEMENT****MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)***Avis de nouvelle activité n° 15310*

## Annulation d'avis de nouvelle activité

[Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que le ministre de l'Environnement a publié l'Avis de nouvelle activité n° 15310 le 24 janvier 2009 concernant la substance silane homopolymérisé, produits d'hydrolyse avec hydroxyde de magnésium;

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ne soupçonnent plus qu'une nouvelle activité relative à la substance puisse la rendre toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Pour ces motifs, la ministre de l'Environnement précise, conformément au paragraphe 85(2) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le paragraphe 81(4) de cette loi ne s'applique plus à la substance et annule en conséquence l'Avis de nouvelle activité n° 15310.

*La ministre de l'Environnement*  
LEONA AGLUKKAQ

**NOTE EXPLICATIVE**

(Cette note explicative ne fait pas partie de l'avis de nouvelle activité.)

**Description**

La présente note explicative concerne l'Avis de nouvelle activité (NAc) n° 15310 publié pour la substance silane homopolymères, produits d'hydrolyse avec hydroxyde de magnésium, conformément à l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)]. Compte tenu de la politique actuelle relative aux avis de nouvelles activités (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=Fr&n=5CA18D66-1>) et conformément au paragraphe 85(2) de la LCPE (1999), aux termes duquel le ministre de l'Environnement peut, par avis publié dans la *Gazette du Canada*, modifier ou annuler un avis, l'Avis de NAc n° 15310 est annulé. Cette mesure est prise dans le cadre de l'examen des avis de nouvelles activités de la LCPE (1999) [<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-proche/snac-nac/index-fra.php#a2>].

**Annulation de l'avis de nouvelle activité**

L'avis de nouvelle activité a été élaboré pour recueillir des renseignements sur les formes de la substance à l'échelle nanométrique. Un examen du présent avis a révélé que celui-ci n'est plus nécessaire. Le gouvernement du Canada envisage de prendre d'autres mesures pour recueillir des renseignements sur les formes de ce type de substance à l'échelle nanométrique.

Notifiers who intend to manufacture or import a new nanoscale substance should consult New Substances Program Advisory Note 2014-02 — Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.<sup>1</sup> This note provides additional clarity regarding nanoscale substances that are notifiable under the Regulations.

[26-1-o]

Les personnes qui désirent fabriquer ou importer une nouvelle substance à l'échelle nanométrique devraient consulter la Note d'avis du Programme des substances nouvelles 2014-02 — Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.<sup>1</sup> Cette note fournit des clarifications supplémentaires sur les substances à l'échelle nanométrique qui doivent être déclarées conformément au Règlement.

[26-1-o]

## DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

### CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

*Significant New Activity Notice No. 15345*

Rescinding Significant New Activity Notice

(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment published on January 24, 2009, Significant New Activity Notice No. 15345 pertaining to the substance tin titanium zinc oxide, Chemical Abstracts Service Registry No. 923954-49-8;

And whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health no longer suspect that a significant new activity in relation to the substance may result in the substance becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, the Minister of the Environment hereby indicates, pursuant to subsection 85(2) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that subsection 81(4) of the Act no longer applies to the substance and rescinds Significant New Activity Notice No. 15345.

LEONA AGLUKKAQ  
*Minister of the Environment*

### EXPLANATORY NOTE

(This explanatory note is not part of the Significant New Activity Notice.)

#### Description

This explanatory note relates to Significant New Activity (SNAc) Notice No. 15345 adopted in relation to the substance tin titanium zinc oxide, Chemical Abstracts Service Registry No. 923954-49-8, pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). In view of the current SNAc policy (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=En&n=5CA18D66-1>), and pursuant to subsection 85(2) of CEPA 1999, where the Minister of the Environment, by notice published in the *Canada Gazette*, may vary or rescind a notice, SNAc Notice No. 15345 is rescinded. This action is being taken as part of the review of current SNAc notices adopted under CEPA 1999 (<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-approche/snac-nac/index-eng.php#a2>).

<sup>1</sup> Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*: <https://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-newsubs/default.asp?lang=En&n=53527F9D-1>.

## MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

*Avis de nouvelle activité n° 15345*

Annulation d'avis de nouvelle activité

[Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que le ministre de l'Environnement a publié l'Avis de nouvelle activité n° 15345 le 24 janvier 2009 concernant la substance étain titane oxyde de zinc, numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 923954-49-8;

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ne soupçonnent plus qu'une nouvelle activité relative à la substance puisse la rendre toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Pour ces motifs, la ministre de l'Environnement précise, conformément au paragraphe 85(2) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le paragraphe 81(4) de cette loi ne s'applique plus à la substance et annule en conséquence l'Avis de nouvelle activité n° 15345.

*La ministre de l'Environnement*  
LEONA AGLUKKAQ

### NOTE EXPLICATIVE

(Cette note explicative ne fait pas partie de l'avis de nouvelle activité.)

#### Description

La présente note explicative concerne l'Avis de nouvelle activité (NAc) n° 15345 publié pour la substance étain titane oxyde de zinc, numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 923954-49-8, conformément à l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)]. Compte tenu de la politique actuelle relative aux avis de nouvelles activités (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=Fr&n=5CA18D66-1>) et conformément au paragraphe 85(2) de la LCPE (1999), aux termes duquel le ministre de l'Environnement peut, par avis publié dans la *Gazette du Canada*, modifier ou annuler un avis, l'Avis de NAc n° 15345 est annulé. Cette mesure est prise dans le cadre de l'examen des avis de nouvelles activités de la LCPE (1999) [<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-approche/snac-nac/index-fra.php#a2>].

<sup>1</sup> Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*: <https://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-newsubs/default.asp?lang=Fr&n=53527F9D-1>.

## Rescission of the Significant New Activity Notice

The Significant New Activity Notice was designed to collect information on the nanoscale forms of the notified substance. A review of this Notice found that it is no longer needed. The Government of Canada is considering using other means of collecting information on nanoscale forms of this type of substance.

Notifiers who intend to manufacture or import a new nanoscale substance should consult New Substances Program Advisory Note 2014-02 — Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.<sup>1</sup> This note provides additional clarity regarding nanoscale substances that are notifiable under the Regulations.

[26-1-o]

## DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

## CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Significant New Activity Notice No. 15367

## Rescinding Significant New Activity Notice

(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment published on December 27, 2008, Significant New Activity Notice No. 15367 pertaining to the substance ferrate(1-), bis[3,5-bis(1,1-diméthylethyl)-2-(hydroxy-κO)benzoato(2-)-κO]-, hydrogen (1:1), Chemical Abstracts Service Registry No. 102561-69-3;

And whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health no longer suspect that a significant new activity in relation to the substance may result in the substance becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, the Minister of the Environment hereby indicates, pursuant to subsection 85(2) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that subsection 81(4) of the Act no longer applies to the substance and rescinds Significant New Activity Notice No. 15367.

LEONA AGLUKKAQ  
Minister of the Environment

## EXPLANATORY NOTE

(This explanatory note is not part of the Significant New Activity Notice.)

## Description

This explanatory note relates to Significant New Activity (SNAc) Notice No. 15367 adopted in relation to the substance ferrate(1-), bis[3,5-bis(1,1-diméthylethyl)-2-(hydroxy-κO)benzoato(2-)-κO]-, ferrate(1-), bis[3,5-bis(1,1-diméthylethyl)-2-(hydroxy-κO)benzoato(2-)-κO]-, hydrogen (1:1), Chemical Abstracts Service Registry No. 102561-69-3;

<sup>1</sup> Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*: <https://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-news/sub/default.asp?lang=En&n=53527F9D-1>.

## Annulation de l'avis de nouvelle activité

L'avis de nouvelle activité a été élaboré pour recueillir des renseignements sur les formes de la substance à l'échelle nanométrique. Un examen du présent avis a révélé que celui-ci n'est plus nécessaire. Le gouvernement du Canada envisage de prendre d'autres mesures pour recueillir des renseignements sur les formes de ce type de substance à l'échelle nanométrique.

Les personnes qui désirent fabriquer ou importer une nouvelle substance à l'échelle nanométrique devraient consulter la Note d'avis du Programme des substances nouvelles 2014-02 — Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.<sup>1</sup> Cette note fournit des clarifications supplémentaires sur les substances à l'échelle nanométrique qui doivent être déclarées conformément au Règlement.

[26-1-o]

## MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis de nouvelle activité n° 15367

## Annulation d'avis de nouvelle activité

[Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que le ministre de l'Environnement a publié l'Avis de nouvelle activité n° 15367 le 27 décembre 2008 concernant la substance bis[3,5-bis(1,1-diméthyléthyl)-2-(hydroxy-κO)benzoato(2-)-κO]-, ferrate(1-) d'hydrogène, numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 102561-69-3;

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ne soupçonnent plus qu'une nouvelle activité relative à la substance puisse la rendre toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Pour ces motifs, la ministre de l'Environnement précise, conformément au paragraphe 85(2) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le paragraphe 81(4) de cette loi ne s'applique plus à la substance et annule en conséquence l'Avis de nouvelle activité n° 15367.

La ministre de l'Environnement  
LEONA AGLUKKAQ

## NOTE EXPLICATIVE

(Cette note explicative ne fait pas partie de l'avis de nouvelle activité.)

## Description

La présente note explicative concerne l'Avis de nouvelle activité (NAc) n° 15367 émis pour la substance bis[3,5-bis(1,1-diméthyléthyl)-2-(hydroxy-κO)benzoato(2-)-κO]-, ferrate(1-), bis[3,5-bis(1,1-diméthyléthyl)-2-(hydroxy-κO)benzoato(2-)-κO]-, hydrogen (1:1), Chemical Abstracts Service Registry No. 102561-69-3;

<sup>1</sup> Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*: <https://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-news/sub/default.asp?lang=Fr&n=53527F9D-1>.

benzoato(2-)-.kappa.O]-, hydrogen (1:1), Chemical Abstracts Service Registry No. 102561-69-3, pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). In view of the current SNAc policy (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=En&n=5CA18D66-1>), and pursuant to subsection 85(2) of CEPA 1999, where the Minister of the Environment, by notice published in the *Canada Gazette*, may vary or rescind a notice, SNAc Notice No. 15367 is rescinded. This action is being taken as part of the review of current SNAc notices adopted under CEPA 1999 (<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-proche/snac-nac/index-eng.php#a2>).

#### Rescission of the Significant New Activity Notice

The Significant New Activity Notice was designed to collect information on the nanoscale forms of the notified substance. A review of this Notice found that it is no longer needed. The Government of Canada is considering using other means of collecting information on nanoscale forms of this type of substance.

Notifiers who intend to manufacture or import a new nanoscale substance should consult New Substances Program Advisory Note 2014-02 — Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.<sup>1</sup> This note provides additional clarity regarding nanoscale substances that are notifiable under the Regulations.

[26-1-o]

## DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

### CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

*Significant New Activity Notice No. 15847*

#### Rescinding Significant New Activity Notice

(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment published on March 27, 2010, Significant New Activity Notice No. 15847 pertaining to the substance silica gel, fluorinated, Chemical Abstracts Service Registry No. 72319-09-6;

And whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health no longer suspect that a significant new activity in relation to the substance may result in the substance becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, the Minister of the Environment hereby indicates, pursuant to subsection 85(2) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that subsection 81(4) of the Act no longer applies to the substance and rescinds Significant New Activity Notice No. 15847.

LEONA AGLUKKAQ  
Minister of the Environment

d'hydrogène, numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 102561-69-3, conformément à l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)]. Compte tenu de la politique actuelle relative aux avis de nouvelles activités (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=Fr&n=5CA18D66-1>) et conformément au paragraphe 85(2) de la LCPE (1999), aux termes duquel le ministre de l'Environnement peut, par avis publié dans la *Gazette du Canada*, modifier ou annuler un avis, l'Avis de NAc n° 15367 est annulé. Cette mesure est prise dans le cadre de l'examen des avis de nouvelles activités de la LCPE (1999) [<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-proche/snac-nac/index-fra.php#a2>].

#### Annulation de l'avis de nouvelle activité

L'avis de nouvelle activité a été élaboré pour recueillir des renseignements sur les formes de la substance à l'échelle nanométrique. Un examen du présent avis a révélé que celui-ci n'est plus nécessaire. Le gouvernement du Canada envisage de prendre d'autres mesures pour recueillir des renseignements sur les formes de ce type de substance à l'échelle nanométrique.

Les personnes qui désirent fabriquer ou importer une nouvelle substance à l'échelle nanométrique devraient consulter la Note d'avis du Programme des substances nouvelles 2014-02 — Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.<sup>1</sup> Cette note fournit des clarifications supplémentaires sur les substances à l'échelle nanométrique qui doivent être déclarées conformément au Règlement.

[26-1-o]

## MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

*Avis de nouvelle activité n° 15847*

#### Annulation d'avis de nouvelle activité

[Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que le ministre de l'Environnement a publié l'Avis de nouvelle activité n° 15847 le 27 mars 2010 concernant la substance gel de silice fluoré, numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 72319-09-6;

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ne soupçonnent plus qu'une nouvelle activité relative à la substance puisse la rendre toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Pour ces motifs, la ministre de l'Environnement précise, conformément au paragraphe 85(2) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le paragraphe 81(4) de cette loi ne s'applique plus à la substance et annule en conséquence l'Avis de nouvelle activité n° 15847.

La ministre de l'Environnement  
LEONA AGLUKKAQ

<sup>1</sup> Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*: <https://www.ec.gc.ca/subsouvelles-newsoubs/default.asp?lang=En&n=53527F9D-1>.

<sup>1</sup> Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*: <https://www.ec.gc.ca/subsouvelles-newsoubs/default.asp?lang=Fr&n=53527F9D-1>.



## EXPLANATORY NOTE

(This explanatory note is not part of the Significant New Activity Notice.)

## Description

This explanatory note relates to Significant New Activity (SNAc) Notice No. 15847 adopted in relation to the substance silica gel, fluorinated, Chemical Abstracts Service Registry No. 72319-09-6, pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). In view of the current SNAc policy (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=En&n=5CA18D66-1>), and pursuant to subsection 85(2) of CEPA 1999, where the Minister of the Environment, by notice published in the *Canada Gazette*, may vary or rescind a notice, SNAc Notice No. 15847 is rescinded. This action is taken as part of the review of current SNAc notices adopted under CEPA 1999 (<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-proche/snac-nac/index-eng.php#a2>).

## Rescission of the Significant New Activity Notice

The Significant New Activity Notice was designed to collect information on the nanoscale forms of the notified substance. A review of this Notice found that it is no longer needed. The Government of Canada is considering using other means of collecting information on nanoscale forms of this type of substance.

Notifiers who intend to manufacture or import a new nanoscale substance should consult New Substances Program Advisory Note 2014-02 — Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.<sup>1</sup> This note provides additional clarity regarding nanoscale substances that are notifiable under the Regulations.

[26-1-o]

## DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

## CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

*Significant New Activity Notice No. 16509*

## Rescinding Significant New Activity Notice

(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment published on November 5, 2011, Significant New Activity Notice No. 16509 pertaining to the substance calcium magnesium hydroxide (CaMg(OH)<sub>4</sub>), Chemical Abstracts Service Registry No. 39445-23-3;

And whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health no longer suspect that a significant new activity in relation to the substance may result in the substance becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, the Minister of the Environment hereby indicates, pursuant to subsection 85(2) of the *Canadian Environmental*

<sup>1</sup> Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*: <https://www.ec.gc.ca/subsouvelles-newsoubs/default.asp?lang=En&n=53527F9D-1>.

## NOTE EXPLICATIVE

(Cette note explicative ne fait pas partie de l'avis de nouvelle activité.)

## Description

La présente note explicative concerne l'Avis de nouvelle activité (NAC) n° 15847 publié pour la substance gel de silice fluoré, numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 72319-09-6, conformément à l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)]. Compte tenu de la politique actuelle relative aux avis de nouvelles activités (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=Fr&n=5CA18D66-1>) et conformément au paragraphe 85(2) de la LCPE (1999), aux termes duquel le ministre de l'Environnement peut, par avis publié dans la *Gazette du Canada*, modifier ou annuler un avis, l'Avis de NAC n° 15847 est annulé. Cette mesure est prise dans le cadre de l'examen des avis de nouvelles activités de la LCPE (1999) [<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-proche/snac-nac/index-fra.php#a2>].

## Annulation de l'avis de nouvelle activité

L'avis de nouvelle activité a été élaboré pour recueillir des renseignements sur les formes de la substance à l'échelle nanométrique. Un examen du présent avis a révélé que celui-ci n'est plus nécessaire. Le gouvernement du Canada envisage de prendre d'autres mesures pour recueillir des renseignements sur les formes de ce type de substance à l'échelle nanométrique.

Les personnes qui désirent fabriquer ou importer une nouvelle substance à l'échelle nanométrique devraient consulter la Note d'avis du Programme des substances nouvelles 2014-02 — Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.<sup>1</sup> Cette note fournit des clarifications supplémentaires sur les substances à l'échelle nanométrique qui doivent être déclarées conformément au Règlement.

[26-1-o]

## MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

*Avis de nouvelle activité n° 16509*

## Annulation d'avis de nouvelle activité

[Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que le ministre de l'Environnement a publié l'Avis de nouvelle activité n° 16509 le 5 novembre 2011 concernant la substance hydroxyde de calcium et de magnésium, numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 39445-23-3;

Attendu que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé ne soupçonnent plus qu'une nouvelle activité relative à la substance puisse la rendre toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Pour ces motifs, le ministre de l'Environnement précise, conformément au paragraphe 85(2) de la *Loi canadienne sur la protection*

<sup>1</sup> Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*: <https://www.ec.gc.ca/subsouvelles-newsoubs/default.asp?lang=Fr&n=53527F9D-1>.

*Protection Act, 1999*, that subsection 81(4) of the Act no longer applies to the substance and rescinds Significant New Activity Notice No. 16509.

LEONA AGLUKKAQ  
Minister of the Environment

*de l'environnement (1999)*, que le paragraphe 81(4) de cette loi ne s'applique plus à la substance et annule en conséquence l'Avis de nouvelle activité n° 16509.

La ministre de l'Environnement  
LEONA AGLUKKAQ

## EXPLANATORY NOTE

(This explanatory note is not part of the Significant New Activity Notice.)

## Description

This explanatory note relates to Significant New Activity (SNAc) Notice No. 16509 adopted in relation to the substance calcium magnesium hydroxide (CaMg(OH)<sub>4</sub>), Chemical Abstracts Service Registry No. 39445-23-3, pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). In view of the current SNAc policy (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=En&n=5CA18D66-1>), and pursuant to subsection 85(2) of CEPA 1999, where the Minister of the Environment, by notice published in the *Canada Gazette*, may vary or rescind a notice, SNAc Notice No. 16509 is rescinded. This action is being taken as part of the review of current SNAc notices adopted under CEPA 1999 (<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-approche/snac-nac/index-eng.php#a2>).

## Rescission of the Significant New Activity Notice

The Significant New Activity Notice was designed to collect information on the nanoscale forms of the notified substance. A review of this Notice found that it is no longer needed. The Government of Canada is considering using other means of collecting information on nanoscale forms of this type of substance.

Notifiers who intend to manufacture or import a new nanoscale substance should consult New Substances Program Advisory Note 2014-02 — Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.<sup>1</sup> This note provides additional clarity regarding nanoscale substances that are notifiable under the Regulations.

[26-1-o]

## DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

## CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

*Significant New Activity Notice No. 16568*

## Rescinding Significant New Activity Notice

(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment published on February 18, 2012, Significant New Activity Notice No. 16568

<sup>1</sup> Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*: <https://www.ec.gc.ca/subsouvelles-newsoubs/default.asp?lang=En&n=53527F9D-1>.

## NOTE EXPLICATIVE

(Cette note explicative ne fait pas partie de l'avis de nouvelle activité.)

## Description

La présente note explicative concerne l'Avis de nouvelle activité (NAc) n° 16509 publié pour la substance hydroxyde de calcium et de magnésium, numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 39445-23-3, conformément à l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)]. Compte tenu de la politique actuelle relative aux avis de nouvelles activités (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=Fr&n=5CA18D66-1>) et conformément au paragraphe 85(2) de la LCPE (1999), aux termes duquel le ministre de l'Environnement peut, par avis publié dans la *Gazette du Canada*, modifier ou annuler un avis, l'Avis de NAc n° 16509 est annulé. Cette mesure est prise dans le cadre de l'examen des avis de nouvelles activités de la LCPE (1999) [<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-approche/snac-nac/index-fra.php#a2>].

## Annulation de l'avis de nouvelle activité

L'avis de nouvelle activité a été élaboré pour recueillir des renseignements sur les formes de la substance à l'échelle nanométrique. Un examen du présent avis a révélé que celui-ci n'est plus nécessaire. Le gouvernement du Canada envisage de prendre d'autres mesures pour recueillir des renseignements sur les formes de ce type de substance à l'échelle nanométrique.

Les personnes qui désirent fabriquer ou importer une nouvelle substance à l'échelle nanométrique devraient consulter la Note d'avis du Programme des substances nouvelles 2014-02 — Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.<sup>1</sup> Cette note fournit des clarifications supplémentaires sur les substances à l'échelle nanométrique qui doivent être déclarées conformément au Règlement.

[26-1-o]

## MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

*Avis de nouvelle activité n° 16568*

## Annulation d'avis de nouvelle activité

[Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que le ministre de l'Environnement a publié l'Avis de nouvelle activité n° 16568 le 18 février 2012 concernant la

<sup>1</sup> Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*: <https://www.ec.gc.ca/subsouvelles-newsoubs/default.asp?lang=Fr&n=53527F9D-1>.

pertaining to the substance quino[2,3-b]acridine-7,14-dione, dichloro-5,12-dihydro-, dihydro, dioxo (heteropolycyclic)methyl derivs.;

And whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health no longer suspect that a significant new activity in relation to the substance may result in the substance becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, the Minister of the Environment hereby indicates, pursuant to subsection 85(2) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that subsection 81(4) of the Act no longer applies to the substance and rescinds Significant New Activity Notice No. 16568.

LEONA AGLUKKAQ  
Minister of the Environment

substance dérivés dihydrodioxo(hétéropolycycle)méthyliques de dichloro-5,12-dihydroquino[2,3-b]acridine-7-14-dione;

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ne soupçonnent plus qu'une nouvelle activité relative à la substance puisse la rendre toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Pour ces motifs, la ministre de l'Environnement précise, conformément au paragraphe 85(2) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le paragraphe 81(4) de cette loi ne s'applique plus à la substance et annule en conséquence l'Avis de nouvelle activité n° 16568.

La ministre de l'Environnement  
LEONA AGLUKKAQ

#### EXPLANATORY NOTE

(This explanatory note is not part of the Significant New Activity Notice.)

##### Description

This explanatory note relates to Significant New Activity (SNAc) Notice No. 16568 adopted in relation to the substance quino[2,3-b]acridine-7,14-dione, dichloro-5,12-dihydro-, dihydro, dioxo (heteropolycyclic)methyl derivs., pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). In view of the current SNAc policy (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=En&n=5CA18D66-1>), and pursuant to subsection 85(2) of CEPA 1999, where the Minister of the Environment, by notice published in the *Canada Gazette*, may vary or rescind a notice, SNAc Notice No. 16568 is rescinded. This action is being taken as part of the review of current SNAc notices adopted under CEPA 1999 (<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-approche/snac-nac/index-eng.php#a2>).

##### Rescission of the Significant New Activity Notice

The Significant New Activity Notice was designed to collect information on the nanoscale forms of the notified substance. A review of this Notice found that it is no longer needed. The Government of Canada is considering using other means of collecting information on nanoscale forms of this type of substance.

Notifiers who intend to manufacture or import a new nanoscale substance should consult New Substances Program Advisory Note 2014-02 — Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.<sup>1</sup> This note provides additional clarity regarding nanoscale substances that are notifiable under the Regulations.

[26-1-o]

#### NOTE EXPLICATIVE

(Cette note explicative ne fait pas partie de l'avis de nouvelle activité.)

##### Description

La présente note explicative concerne l'Avis de nouvelle activité (NAc) n° 16568 publié pour la substance dérivés dihydrodioxo(hétéropolycycle)méthyliques de dichloro-5,12-dihydroquino[2,3-b]acridine-7-14-dione, conformément à l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)]. Compte tenu de la politique actuelle relative aux avis de nouvelles activités (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=Fr&n=5CA18D66-1>) et conformément au paragraphe 85(2) de la LCPE (1999), aux termes duquel le ministre de l'Environnement peut, par avis publié dans la *Gazette du Canada*, modifier ou annuler un avis, l'Avis de NAc n° 16568 est annulé. Cette mesure est prise dans le cadre de l'examen des avis de nouvelles activités de la LCPE (1999) [<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-approche/snac-nac/index-fra.php#a2>].

##### Annulation de l'avis de nouvelle activité

L'avis de nouvelle activité a été élaboré pour recueillir des renseignements sur les formes de la substance à l'échelle nanométrique. Un examen du présent avis a révélé que celui-ci n'est plus nécessaire. Le gouvernement du Canada envisage de prendre d'autres mesures pour recueillir des renseignements sur les formes de ce type de substance à l'échelle nanométrique.

Les personnes qui désirent fabriquer ou importer une nouvelle substance à l'échelle nanométrique devraient consulter la Note d'avis du Programme des substances nouvelles 2014-02 — Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.<sup>1</sup> Cette note fournit des clarifications supplémentaires sur les substances à l'échelle nanométrique qui doivent être déclarées conformément au Règlement.

[26-1-o]

<sup>1</sup> Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*: <https://www.ec.gc.ca/subsouvelles-newsoubs/default.asp?lang=En&n=53527F9D-1>.

<sup>1</sup> Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*: <https://www.ec.gc.ca/subsouvelles-newsoubs/default.asp?lang=Fr&n=53527F9D-1>.

## DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

*Significant New Activity Notice No. 16877*

Rescinding Significant New Activity Notice

(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment published on August 25, 2012, Significant New Activity Notice No. 16877 pertaining to the substance rutile, tin zinc, sodium-doped, Chemical Abstracts Service Registry No. 389623-07-8;

And whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health no longer suspect that a significant new activity in relation to the substance may result in the substance becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, the Minister of the Environment hereby indicates, pursuant to subsection 85(2) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that subsection 81(4) of the Act no longer applies to the substance and rescinds Significant New Activity Notice No. 16877.

LEONA AGLUKKAQ  
*Minister of the Environment*

## EXPLANATORY NOTE

(This explanatory note is not part of the Significant New Activity Notice.)

## Description

This explanatory note relates to Significant New Activity (SNAC) Notice No. 16877 adopted in relation to the substance rutile, tin zinc, sodium-doped, Chemical Abstracts Service Registry No. 389623-07-8, pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). In view of the current SNAC policy (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=En&n=5CA18D66-1>), and pursuant to subsection 85(2) of CEPA 1999, where the Minister of the Environment, by notice published in the *Canada Gazette*, may vary or rescind a notice, SNAC Notice No. 16877 is rescinded. This action is being taken as part of the review of current SNAC notices adopted under CEPA 1999 (<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-proche/snac-nac/index-eng.php#a2>).

## Rescission of the Significant New Activity Notice

The Significant New Activity Notice was designed to collect information on the nanoscale forms of the notified substance. A review of this Notice found that it is no longer needed. The Government of Canada is considering using other means of collecting information on nanoscale forms of this type of substance.

Notifiers who intend to manufacture or import a new nanoscale substance should consult New Substances Program Advisory

## MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

*Avis de nouvelle activité n° 16877*

Annulation d'avis de nouvelle activité

[Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que le ministre de l'Environnement a publié l'Avis de nouvelle activité n° 16877 le 25 août 2012 concernant la substance rutile, étain, zinc, dopé au sodium, numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 389623-07-8;

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ne soupçonnent plus qu'une nouvelle activité relative à la substance puisse la rendre toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Pour ces motifs, la ministre de l'Environnement précise, conformément au paragraphe 85(2) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le paragraphe 81(4) de cette loi ne s'applique plus à la substance et annule en conséquence l'Avis de nouvelle activité n° 16877.

*La ministre de l'Environnement*  
LEONA AGLUKKAQ

## NOTE EXPLICATIVE

(Cette note explicative ne fait pas partie de l'avis de nouvelle activité.)

## Description

La présente note explicative concerne l'Avis de nouvelle activité (NAC) n° 16877 publié pour la substance rutile, étain, zinc, dopé au sodium, numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 389623-07-8, conformément à l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)]. Compte tenu de la politique actuelle relative aux avis de nouvelles activités (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=Fr&n=5CA18D66-1>) et conformément au paragraphe 85(2) de la LCPE (1999), aux termes duquel le ministre de l'Environnement peut, par avis publié dans la *Gazette du Canada*, modifier ou annuler un avis, l'Avis de NAC n° 16877 est annulé. Cette mesure est prise dans le cadre de l'examen des avis de nouvelles activités de la LCPE (1999) [<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-proche/snac-nac/index-fra.php#a2>].

## Annulation de l'avis de nouvelle activité

L'avis de nouvelle activité a été élaboré pour recueillir des renseignements sur les formes de la substance à l'échelle nanométrique. Un examen du présent avis a révélé que celui-ci n'est plus nécessaire. Le gouvernement du Canada envisage de prendre d'autres mesures pour recueillir des renseignements sur les formes de ce type de substance à l'échelle nanométrique.

Les personnes qui désirent fabriquer ou importer une nouvelle substance à l'échelle nanométrique devraient consulter la Note

Note 2014-02 — Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.<sup>1</sup> This note provides additional clarity regarding nanoscale substances that are notifiable under the Regulations.

[26-1-o]

**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**

## CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

*Significant New Activity Notice No. 16878*

Rescinding Significant New Activity Notice

(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment published on August 25, 2012, Significant New Activity Notice No. 16878 pertaining to the rutile, tin zinc, calcium-doped, Chemical Abstracts Service Registry No. 389623-01-2;

And whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health no longer suspect that a significant new activity in relation to the substance may result in the substance becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, the Minister of the Environment hereby indicates, pursuant to subsection 85(2) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that subsection 81(4) of the Act no longer applies to the substance and rescinds Significant New Activity Notice No. 16878.

LEONA AGLUKKAQ  
*Minister of the Environment*

## EXPLANATORY NOTE

(This explanatory note is not part of the Significant New Activity Notice.)

## Description

This explanatory note relates to Significant New Activity (SNAC) Notice No. 16878 adopted in relation to the substance rutile, tin zinc, calcium-doped, Chemical Abstracts Service Registry No. 389623-01-2, pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). In view of the current SNAC policy (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=En&n=5CA18D66-1>), and pursuant to subsection 85(2) of CEPA 1999, where the Minister of the Environment, by notice published in the *Canada Gazette*, may vary or rescind a notice, SNAC Notice No. 16878 is rescinded. This action is being taken as part of the review of current SNAC notices adopted under CEPA 1999 (<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-approche/snac-nac/index-eng.php#a2>).

<sup>1</sup> Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*: <https://www.ec.gc.ca/subsouvelles-newsoubs/default.asp?lang=En&n=53527F9D-1>.

d'avis du Programme des substances nouvelles 2014-02 — Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.<sup>1</sup> Cette note fournit des clarifications supplémentaires sur les substances à l'échelle nanométrique qui doivent être déclarées conformément au Règlement.

[26-1-o]

**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**

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

*Avis de nouvelle activité n° 16878*

Annulation d'avis de nouvelle activité

[Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que le ministre de l'Environnement a publié l'Avis de nouvelle activité n° 16878 le 25 août 2012 concernant la substance rutile, étain, dopé au calcium, numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 389623-01-2;

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ne soupçonnent plus qu'une nouvelle activité relative à la substance puisse la rendre toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Pour ces motifs, la ministre de l'Environnement précise, conformément au paragraphe 85(2) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le paragraphe 81(4) de cette loi ne s'applique plus à la substance et annule en conséquence l'Avis de nouvelle activité n° 16878.

*La ministre de l'Environnement*  
LEONA AGLUKKAQ

## NOTE EXPLICATIVE

(Cette note explicative ne fait pas partie de l'avis de nouvelle activité.)

## Description

La présente note explicative concerne l'Avis de nouvelle activité (NAc) n° 16878 publié pour la substance rutile, étain, dopé au calcium, numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 389623-01-2, conformément à l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)]. Compte tenu de la politique actuelle relative aux avis de nouvelles activités (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=Fr&n=5CA18D66-1>) et conformément au paragraphe 85(2) de la LCPE (1999), aux termes duquel le ministre de l'Environnement peut, par avis publié dans la *Gazette du Canada*, modifier ou annuler un avis, l'Avis de NAc n° 16878 est annulé. Cette mesure est prise dans le cadre de l'examen des avis de nouvelles activités de la LCPE (1999) [<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-approche/snac-nac/index-fra.php#a2>].

<sup>1</sup> Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*: <https://www.ec.gc.ca/subsouvelles-newsoubs/default.asp?lang=Fr&n=53527F9D-1>.

## Rescission of the Significant New Activity Notice

The Significant New Activity Notice was designed to collect information on the nanoscale forms of the notified substance. A review of this Notice found that it is no longer needed. The Government of Canada is considering using other means of collecting information on nanoscale forms of this type of substance.

Notifiers who intend to manufacture or import a new nanoscale substance should consult New Substances Program Advisory Note 2014-02 — Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.<sup>1</sup> This note provides additional clarity regarding nanoscale substances that are notifiable under the Regulations.

[26-1-o]

## DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

## CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

*Significant New Activity Notice No. 16879*

## Rescinding Significant New Activity Notice

(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment published on August 25, 2012, Significant New Activity Notice No. 16879 pertaining to the substance rutile, tin zinc, potassium-doped, Chemical Abstracts Service Registry No. 207691-99-4;

And whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health no longer suspect that a significant new activity in relation to the substance may result in the substance becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, the Minister of the Environment hereby indicates, pursuant to subsection 85(2) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that subsection 81(4) of the Act no longer applies to the substance and rescinds Significant New Activity Notice No. 16879.

LEONA AGLUKKAQ  
*Minister of the Environment*

## EXPLANATORY NOTE

(This explanatory note is not part of the Significant New Activity Notice.)

## Description

This explanatory note relates to Significant New Activity (SNAC) Notice No. 16879 adopted in relation to the substance rutile, tin zinc, potassium-doped, Chemical Abstracts Service Registry No. 207691-99-4, pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). In view of the

<sup>1</sup> Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*: <https://www.ec.gc.ca/substances-newsub/default.asp?lang=En&n=53527F9D-1>.

## Annulation de l'avis de nouvelle activité

L'avis de nouvelle activité a été élaboré pour recueillir des renseignements sur les formes de la substance à l'échelle nanométrique. Un examen du présent avis a révélé que celui-ci n'est plus nécessaire. Le gouvernement du Canada envisage de prendre d'autres mesures pour recueillir des renseignements sur les formes de ce type de substance à l'échelle nanométrique.

Les personnes qui désirent fabriquer ou importer une nouvelle substance à l'échelle nanométrique devraient consulter la Note d'avis du Programme des substances nouvelles 2014-02 — Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.<sup>1</sup> Cette note fournit des clarifications supplémentaires sur les substances à l'échelle nanométrique qui doivent être déclarées conformément au Règlement.

[26-1-o]

## MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

*Avis de nouvelle activité n° 16879*

## Annulation d'avis de nouvelle activité

[Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que le ministre de l'Environnement a publié l'Avis de nouvelle activité n° 16879 le 25 août 2012 concernant la substance rutile, étain, zinc dopé au potassium, numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 207691-99-4;

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ne soupçonnent plus qu'une nouvelle activité relative à la substance puisse la rendre toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Pour ces motifs, la ministre de l'Environnement précise, conformément au paragraphe 85(2) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le paragraphe 81(4) de cette loi ne s'applique plus à la substance et annule en conséquence l'Avis de nouvelle activité n° 16879.

*La ministre de l'Environnement*  
LEONA AGLUKKAQ

## NOTE EXPLICATIVE

(Cette note explicative ne fait pas partie de l'avis de nouvelle activité.)

## Description

La présente note explicative concerne l'Avis de nouvelle activité (NAC) n° 16879 publié pour la substance rutile, étain, zinc dopé au potassium, numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 207691-99-4, conformément à l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE

<sup>1</sup> Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* : <https://www.ec.gc.ca/substances-newsub/default.asp?lang=Fr&n=53527F9D-1>.

current SNAc policy (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=En&n=5CA18D66-1>), and pursuant to subsection 85(2) of CEPA 1999, where the Minister of the Environment, by notice published in the *Canada Gazette*, may vary or rescind a notice, SNAc Notice No. 16879 is rescinded. This action is being taken as part of the review of current SNAc notices adopted under CEPA 1999 (<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-proche/snac-nac/index-eng.php#a2>).

#### Rescission of the Significant New Activity Notice

The Significant New Activity Notice was designed to collect information on the nanoscale forms of the notified substance. A review of this Notice found that it is no longer needed. The Government of Canada is considering using other means of collecting information on nanoscale forms of this type of substance.

Notifiers who intend to manufacture or import a new nanoscale substance should consult New Substances Program Advisory Note 2014-02 — Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.<sup>1</sup> This note provides additional clarity regarding nanoscale substances that are notifiable under the Regulations.

[26-1-o]

## DEPARTMENT OF HEALTH

### CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES ACT

#### *Pre-consultation notice — Proposed Tamper-Resistant Properties of Drugs Regulations*

##### Background

The Government of Canada posted a notice to interested parties regarding tamper resistance under the *Controlled Drugs and Substances Act* (CDSA) in the *Canada Gazette*, Part I, on June 28, 2014, that described a proposal to develop tamper-resistant properties regulations. As part of the notice, controlled-release oxycodone tablets were proposed as the first category of substances that would be subject to the regulations. Tamper resistance is a part of the Government of Canada's comprehensive strategy to address prescription drug abuse. Key elements of the Government's approach include

- launching public awareness activities to equip parents with the information they need to talk with their teenagers about prescription drug abuse and educating Canadians on the safe use, storage and disposal of prescription medications;
- enhancing access to prevention programs and treatment capacity for prescription drug abuse within First Nations communities across Canada;
- increasing the number of annual pharmacy inspections carried out by Health Canada to help reduce the diversion of prescription drugs;
- introducing labelling changes for controlled-release opioid pain medicines to enhance their safe and appropriate use;

<sup>1</sup> Assessment of nanomaterials under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*: <https://www.ec.gc.ca/subsouvelles-newsoubs/default.asp?lang=En&n=53527F9D-1>.

(1999)]. Compte tenu de la politique actuelle relative aux avis de nouvelles activités (<https://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=Fr&n=5CA18D66-1>) et conformément au paragraphe 85(2) de la LCPE (1999), aux termes duquel le ministre de l'Environnement peut, par avis publié dans la *Gazette du Canada*, modifier ou annuler un avis, l'Avis de NAc n° 16879 est annulé. Cette mesure est prise dans le cadre de l'examen des avis de nouvelles activités de la LCPE (1999) [<http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/approach-proche/snac-nac/index-fra.php#a2>].

#### Annulation de l'avis de nouvelle activité

L'avis de nouvelle activité a été élaboré pour recueillir des renseignements sur les formes de la substance à l'échelle nanométrique. Un examen du présent avis a révélé que celui-ci n'est plus nécessaire. Le gouvernement du Canada envisage de prendre d'autres mesures pour recueillir des renseignements sur les formes de ce type de substance à l'échelle nanométrique.

Les personnes qui désirent fabriquer ou importer une nouvelle substance à l'échelle nanométrique devraient consulter la Note d'avis du Programme des substances nouvelles 2014-02 — Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.<sup>1</sup> Cette note fournit des clarifications supplémentaires sur les substances à l'échelle nanométrique qui doivent être déclarées conformément au Règlement.

[26-1-o]

## MINISTÈRE DE LA SANTÉ

### LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET AUTRES SUBSTANCES

#### *Avis de consultation préalable — Projet de Règlement sur les propriétés de résistance à l'altération des drogues*

##### Contexte

Le 28 juin 2014, le gouvernement du Canada a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* un avis aux parties intéressées concernant les propriétés inviolables en vertu de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances* (LRCDAS), qui décrivait une proposition visant à élaborer un règlement sur les propriétés de résistance à l'altération des drogues. Dans cet avis, il était proposé de faire des comprimés d'oxycodone à libération contrôlée la première catégorie de substances assujettie au règlement. Les propriétés de résistance à l'altération font partie de la stratégie globale du gouvernement du Canada pour contrer le problème de l'abus des médicaments d'ordonnance. Les éléments clés de l'approche gouvernementale sont les suivants :

- lancer des activités de sensibilisation du public pour fournir aux parents les renseignements dont ils ont besoin pour parler de l'abus de médicaments d'ordonnance avec leurs adolescents et informer les Canadiens à propos de l'utilisation, de la conservation et de l'élimination en toute sécurité des médicaments d'ordonnance;
- améliorer l'accès à des programmes de prévention et la capacité de traitement de l'abus de médicaments d'ordonnance dans les collectivités des Premières Nations partout au Canada;
- accroître le nombre d'inspections annuelles menées par Santé Canada dans des pharmacies afin d'aider à réduire le détournement de médicaments d'ordonnance;

<sup>1</sup> Évaluation des nanomatériaux en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* : <https://www.ec.gc.ca/subsouvelles-newsoubs/default.asp?lang=Fr&n=53527F9D-1>.

- investing in projects to develop new guidelines and other training tools for physicians and other regulated health care professionals who prescribe and dispense drugs;
- supporting a coordinated pan-Canadian approach for the monitoring and surveillance of prescription drugs; and
- providing new funding for research on clinical and community-based interventions for preventing and treating prescription drug abuse.

#### What we heard

Almost 100 submissions were received, with the majority from health care professionals and individuals.

Many stakeholders commented that requiring tamper resistance is one part of a comprehensive approach to addressing prescription drug abuse that should also include, for example, education and changes in prescribing and dispensing practices.

The majority of the comments received agreed that if new technologies were available to help mitigate the harms of prescription drug abuse, products at high risk for abuse should be required to incorporate the technology into their formulation. However, stakeholders also recognized that tamper-resistant technology is new and emerging and that it may therefore be challenging to project its long-term impact.

Some patients, health care professionals, and organizations expressed concern that this proposal could affect the availability and affordability of existing medications. Several stakeholders also highlighted concern that the adoption of tamper-resistant drugs could encourage people who abuse them to shift to other, non-tamper-resistant products, or illicit substances like heroin. Some of these comments indicated that ultimately the regulation should be applied to other opioids, and possibly to other drugs at high risk of abuse, such as amphetamine-like substances.

The pharmaceutical industry raised a number of points about the complexity of the pharmaceutical supply chain. Some manufacturers estimated that it would take several years to transition to new formulations and receive marketing approvals. There were questions about the coordination of any requirements under these regulations and the *Food and Drug Regulations*, as well as concerns about alignment with other international regulators.

#### Proposed regulatory approach

The draft *Tamper-Resistant Properties of Drugs Regulations* propose that controlled-release solid oral dosage forms of oxycodone products, where oxycodone is the only medicinal ingredient, be required to have tamper-resistant properties.

Within Health Canada, there will be one process for assessing a product's tamper-resistant properties. Authorizations of tamper-resistant properties for the proposed Regulations would link to the existing drug submission and scientific review process under the *Food and Drugs Act*. A product will be considered tamper-resistant

- apporter des modifications à l'étiquetage des analgésiques opioïdes à libération contrôlée pour accroître leur utilisation sécuritaire et adéquate;
- investir dans des projets visant à mettre au point de nouvelles lignes directrices et d'autres outils de formation pour les médecins et d'autres professionnels de la santé réglementés qui prescrivent et distribuent des médicaments;
- soutenir une approche pancanadienne coordonnée de suivi et de surveillance des médicaments d'ordonnance;
- fournir de nouveaux fonds dans la recherche sur les interventions cliniques et communautaires visant la prévention et le traitement de l'abus de médicaments d'ordonnance.

#### Ce que nous avons entendu

Près de 100 commentaires ont été reçus, dont la majorité provient de professionnels de la santé et de particuliers.

De nombreux intervenants ont indiqué qu'exiger des propriétés de résistance à l'altération constitue une partie de l'approche globale pour contrer le problème de l'abus des médicaments d'ordonnance qui devrait aussi inclure, par exemple, des mesures d'éducation et des modifications aux pratiques de prescription et de distribution.

La majorité des commentaires reçus indiquent que si de nouvelles technologies étaient disponibles pour atténuer les méfaits associés à l'abus de médicaments d'ordonnance, celles-ci devraient être obligatoirement intégrées dans la formule des produits qui sont très susceptibles de donner lieu à des abus. Toutefois, les intervenants reconnaissent également que la technologie de résistance à l'altération n'en est qu'au stade embryonnaire et, par conséquent, qu'il pourrait être difficile d'en prédire les effets à long terme.

Certains patients, professionnels de la santé et organismes s'inquiètent du fait que cette proposition pourrait influencer sur l'accessibilité et l'abordabilité des médicaments existants. Plusieurs intervenants craignent également que l'adoption de médicaments résistants à l'altération puisse inciter les gens qui abusent de certains médicaments à se tourner vers d'autres produits exempts de propriétés de résistance à l'altération, ou des substances illicites comme l'héroïne. Certains commentaires indiquaient qu'au bout du compte, la réglementation devrait s'appliquer à d'autres opioïdes, et peut-être même à d'autres médicaments comportant un risque élevé d'abus, comme les substances apparentées aux amphétamines.

L'industrie pharmaceutique a quant à elle soulevé un certain nombre de points concernant la complexité de la chaîne d'approvisionnement en produits pharmaceutiques. Certains fabricants estiment qu'il faudra plusieurs années pour opérer la transition vers les nouvelles formules et obtenir les autorisations de commercialisation. Ils se questionnent quant à la coordination des exigences en vertu du règlement proposé et du *Règlement sur les aliments et drogues*, et s'inquiètent à propos de l'harmonisation avec les organismes de réglementation d'autres pays.

#### Approche réglementaire proposée

Le projet de *Règlement sur les propriétés de résistance à l'altération des drogues* propose d'exiger des propriétés de résistance à l'altération pour les produits sous forme posologique solide orale à libération contrôlée dont le seul ingrédient actif est l'oxycodone.

Au sein Santé Canada, il y aura un seul processus pour évaluer les propriétés de résistance à l'adultération d'un produit. Les autorisations relatives aux propriétés de résistance à l'altération du projet de règlement proposé s'intégreront au processus actuel de présentation de médicaments et d'examen scientifique en vertu de la



if its product monograph includes a statement that the product has a tamper-resistant property. The scientific evidence that will be included in the sponsor's submission to support the statements and the acceptable statements of tamper-resistant properties in the product monograph are described in Health Canada's guidance document, published in draft form for public consultation, at [http://www.hc-sc.gc.ca/dhp-mps/consultation/drug-medic/consult\\_draft\\_guid\\_opioid\\_ebauche\\_ld-eng.php](http://www.hc-sc.gc.ca/dhp-mps/consultation/drug-medic/consult_draft_guid_opioid_ebauche_ld-eng.php).

The Regulations propose a three-year coming-into-force period to provide sufficient time for product reformulation and the necessary supply chain adjustments. The Regulations would apply to parties authorized as licensed dealers (e.g. manufacturers, distributors, wholesalers) under the CDSA. Other parties regulated under the CDSA, including pharmacists, hospitals and practitioners, could deplete existing stock, or return it to distributors.

Sponsors of products sold in Canada with approved tamper-resistant statements would be required to gather data on the abuse and abuse potential of these products. This information could be requested by the Minister, which would establish a mechanism to monitor the impact on abuse of the tamper-resistant formulation over time.

In the event that the continued sale of a tamper-resistant product presents a risk to public health, safety or security, the Minister would have the authority to suspend the authorization for the sale and distribution of that product in Canada.

#### An opportunity for further input

The purpose of this pre-consultation notice is to provide an additional opportunity to gather feedback on the draft Regulations, as well as to provide an additional opportunity for interested parties to describe specific impacts of such regulations, both in terms of the benefits that are expected to be realized as well as the impact on product development and the pharmaceutical supply chain.

The publication of this notice begins a 45-day comment period, ending August 4, 2015. Copies of the draft Regulations and a stakeholder questionnaire can be requested by email at [tamper.resistance@hc-sc.gc.ca](mailto:tamper.resistance@hc-sc.gc.ca), or by mail at 150 Tunney's Pasture Drive-way, Main Statistics Canada Building, Address Locator: 0302A, Ottawa, Ontario K1A 0K9.

Responses can be sent by email or by post to the addresses listed above.

We thank all stakeholders for the valuable information already provided to the Department and their continued input into this proposal.

JACQUELINE GONÇALVES  
*Director General  
Controlled Substances and Tobacco Directorate*

[26-1-o]

*Loi sur les aliments et drogues.* Un produit sera considéré comme résistant à l'adultération si la monographie du produit inclut une déclaration que le produit possède des propriétés de résistance à l'adultération. Les preuves scientifiques qui seront incluses dans les documents soumis par le promoteur pour supporter les déclarations et les déclarations acceptables de propriétés de résistance à l'adultération dans la monographie sont décrites dans le guide de Santé Canada publié sous forme d'ébauche pour consultation publique à l'adresse suivante : [http://www.hc-sc.gc.ca/dhp-mps/consultation/drug-medic/consult\\_draft\\_guid\\_opioid\\_ebauche\\_ld-fra.php](http://www.hc-sc.gc.ca/dhp-mps/consultation/drug-medic/consult_draft_guid_opioid_ebauche_ld-fra.php).

Le Règlement prévoit une période d'entrée en vigueur de trois ans afin d'allouer suffisamment de temps pour la reformulation des produits et les ajustements nécessaires à la chaîne d'approvisionnement. Le Règlement s'appliquera aux distributeurs autorisés (par exemple fabricants, distributeurs, grossistes) en vertu de la LRCDas. D'autres parties réglementées au titre de la LRCDas, y compris les pharmaciens, les hôpitaux et les praticiens, pourraient épuiser les stocks existants, ou les retourner aux distributeurs.

Les promoteurs de produits vendus au Canada dont les déclarations relatives aux propriétés de résistance à l'altération sont approuvées devront recueillir des données sur l'abus et l'abus potentiel de leurs produits. Ces données pourraient être exigées par le ministre, ce qui établit un mécanisme permettant de surveiller, au fil du temps, l'incidence des préparations avec des propriétés de résistance à l'altération sur le problème de l'abus de médicaments d'ordonnance.

Dans les cas où le maintien des ventes d'un produit résistant à l'adultération représente un risque à la santé et à la sécurité du public, le ministre aurait le pouvoir d'annuler l'autorisation pour la vente et la distribution du produit en question sur le marché canadien.

#### Possibilité de faire suivre d'autres commentaires

L'objectif de ce préavis de consultation est d'offrir une occasion supplémentaire de recueillir des commentaires sur le projet de règlement, ainsi que de donner une autre occasion à l'industrie de décrire les répercussions précises d'une telle réglementation, en considérant les avantages qui pourraient être atteints ainsi que les répercussions sur la conception de produits et la chaîne d'approvisionnement en produits pharmaceutiques.

La publication de cet avis marque le début d'une période de commentaires de 45 jours qui se terminera le 4 août 2015. Il est possible d'obtenir des copies du projet de règlement ainsi qu'un questionnaire à l'intention des intervenants par courriel à [altérations@hc-sc.gc.ca](mailto:altérations@hc-sc.gc.ca), ou par courrier à l'adresse suivante : 150, promenade Tunney's Pasture, Immeuble principal de Statistique Canada, indice de l'adresse : 0302A, Ottawa (Ontario) K1A 0K9.

Les réponses peuvent être envoyées par courriel ou par la poste aux adresses susmentionnées.

Nous remercions tous les intervenants pour les commentaires précieux qu'ils ont déjà envoyés au Ministère et pour leur rétroaction continue au sujet de cette proposition.

*La directrice générale  
Direction des substances contrôlées et de la lutte au tabagisme*  
JACQUELINE GONÇALVES

[26-1-o]

**DEPARTMENT OF INDUSTRY****RADIOCOMMUNICATION ACT**

Notice No. SMSE-010-15 — Release of ICES-008, Issue 1

Notice is hereby given by Industry Canada that the following document will come into force upon its publication on the Department's Web site:

- Interference-Causing Equipment Standard ICES-008, Issue 1, *Cable Distribution Networks*, replaces BPR-8, Issue 2, *Application Procedures and Rules for Broadcasting Receiving Undertakings (Cable Television)*, published in January 2009.

**General information**

The review of ICES-008 has been coordinated with industry through the Radio Advisory Board of Canada.

The Radio Equipment Technical Standards Lists will be amended accordingly.

Industry Canada has removed the requirement for cable distribution undertakings to hold broadcasting certificates and is replacing the existing technical requirements with respect to interference through the issuance of ICES-008. Therefore, cable system operators must continue to meet the applicable technical requirements in accordance with ICES-008. The goal remains the same, i.e. to mitigate potential interference to radiocommunications.

**Submitting comments**

Interested parties are requested to provide their comments within 90 days of the date of publication of this notice in electronic format (Microsoft Word or Adobe PDF) to the Manager, Regulatory Standards (res.nmr@ic.gc.ca). Comments received will be taken into consideration in the preparation of the next issue of ICES-008.

**Obtaining copies**

Copies of this notice and of documents referred to herein are available electronically on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at <http://www.ic.gc.ca/spectrum>.

Official versions of *Canada Gazette* notices can be viewed at <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-eng.html>.

June 18, 2015

DANIEL DUGUAY  
*Director General*  
*Engineering, Planning and Standards Branch*

[26-1-0]

**OFFICE OF THE DIRECTOR OF PUBLIC PROSECUTIONS****DIRECTOR OF PUBLIC PROSECUTIONS ACT***Directive*

Whereas terrorist activities pose a threat to the safety and security of Canadians and Canadian society;

Whereas the *Anti-Terrorism Act, 2015* strengthening the legal regime to combat terrorism has come into force;

**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION**

Avis n° SMSE-010-15 — Publication de la NMB-008, 1<sup>re</sup> édition

Le présent avis d'Industrie Canada a pour but d'annoncer que le document suivant entrera en vigueur lors de sa publication sur le site Web du Ministère :

- La norme sur le matériel brouilleur NMB-008, 1<sup>re</sup> édition, *Réseaux de câblodistribution*, remplace les RPR-8, 2<sup>e</sup> édition, *Règles et procédures de demande relatives aux entreprises de réception de radiodiffusion (télévision par câble)*, publiées en janvier 2009.

**Renseignements généraux**

La révision de la NMB-008 a fait l'objet d'une coordination auprès de l'industrie par l'entremise du Conseil consultatif canadien de la radio.

Les Listes des normes techniques applicables au matériel radio seront modifiées en conséquence.

Industrie Canada a supprimé l'exigence pour les entreprises de câblodistribution de détenir des certificats de radiodiffusion et remplace les exigences techniques actuelles à l'égard du brouillage par la NMB-008. À ce titre, les câblodistributeurs doivent continuer à se conformer aux exigences techniques applicables dans le cadre de la NMB-008. L'objectif demeure le même, soit atténuer le brouillage éventuel causé à l'encontre des radiocommunications.

**Présentation de commentaires**

Les intéressés sont invités à envoyer leurs commentaires par voie électronique (Microsoft Word ou Adobe PDF), disposant pour ce faire d'un délai de 90 jours à compter de la date de publication du présent avis, au gestionnaire, Normes réglementaires (res.nmr@ic.gc.ca). Les commentaires reçus seront pris en considération lors de la préparation de la prochaine édition de la NMB-008.

**Pour obtenir des copies**

Le présent avis ainsi que les documents cités sont affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada à l'adresse suivante : <http://www.ic.gc.ca/spectre>.

On peut obtenir la version officielle des avis de la *Gazette du Canada* à l'adresse suivante : <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-fra.html>.

Le 18 juin 2015

*Le directeur général*  
*Direction générale du génie,*  
*de la planification et des normes*  
DANIEL DUGUAY

[26-1-0]

**BUREAU DU DIRECTEUR DES POURSUITES PÉNALES****LOI SUR LE DIRECTEUR DES POURSUITES PÉNALES***Directive*

Attendu que les activités terroristes constituent une menace pour la sécurité des Canadiens, des Canadiennes et de la société canadienne;

Attendu que la *Loi antiterroriste de 2015* affermissant le régime juridique de lutte contre le terrorisme est entrée en vigueur;

Whereas federal jurisdiction in respect of terrorism proceedings under the *Criminal Code* is concurrent with that of the provinces;

Whereas the mandate of the Director of Public Prosecutions includes providing advice to investigative agencies during investigations where requested and initiating and conducting prosecutions within federal jurisdiction;

Whereas the Attorney General's consent is required under the *Criminal Code* to apply for a terrorism peace bond or recognizance with conditions and to initiate a terrorism prosecution;

Whereas the Director of Public Prosecutions and the Deputy Directors of Public Prosecutions have the power to consent on my behalf under the *Criminal Code*;

Whereas it is generally in the public interest to proceed with the prosecution of a terrorism case where there is a reasonable prospect of conviction on the evidence;

Whereas I have consulted with the Director of Public Prosecutions under subsection 10(2) of the *Director of Public Prosecutions Act*;

1. I hereby direct the Director of Public Prosecutions as follows:

(a) The Director shall ensure that terrorism cases are identified and assigned at the earliest opportunity.

(b) The Director shall ensure that the Public Prosecution Service of Canada engages in ongoing communications with investigative agencies regarding their operational priorities in respect of terrorism investigations.

(c) The Director shall ensure that the Public Prosecution Service of Canada provides investigative agencies conducting terrorism investigations with timely legal advice and, where appropriate, timely consent for applications for recognizances with conditions and terrorism peace bonds and for the initiation of prosecutions.

(d) The Director shall ensure that provincial prosecution services are notified of terrorism cases within their respective territory and shall coordinate the efforts of the Public Prosecution Service of Canada with those of the provincial prosecution services as appropriate.

Ottawa, June 18, 2015

THE HONOURABLE PETER MACKAY  
*Attorney General of Canada*

[26-1-o]

Attendu que la compétence fédérale concernant les poursuites liées au terrorisme en vertu du *Code criminel* est concurrente à celle des provinces;

Attendu que le mandat du directeur des poursuites pénales consiste notamment à fournir aux organismes d'enquête des services de consultation au cours des enquêtes lorsque cela est nécessaire, et à engager ainsi qu'à mener des poursuites relevant de la compétence fédérale;

Attendu que le consentement du procureur général est requis en vertu du *Code criminel* pour présenter une demande d'engagement de ne pas troubler l'ordre public se rapportant à une activité terroriste ou d'engagement assorti de conditions, et pour intenter une poursuite en matière de terrorisme;

Attendu que le directeur ainsi que les directeurs adjoints des poursuites pénales ont le pouvoir de consentir en mon nom en vertu du *Code criminel*;

Attendu qu'en général il est dans l'intérêt public d'intenter une poursuite relative à une affaire en matière de terrorisme lorsque les chances d'obtenir une déclaration de culpabilité sont raisonnables sur la foi de la preuve;

Attendu que j'ai consulté le directeur des poursuites pénales en vertu du paragraphe 10(2) de la *Loi sur le directeur des poursuites pénales*;

1. J'enjoins par la présente au directeur de poursuites pénales ce qui suit :

a) Le directeur doit veiller à ce que les affaires en matière de terrorisme soient repérées et assignées le plus tôt possible.

b) Le directeur doit veiller à ce que le Service des poursuites pénales du Canada soit en communication continue avec les organismes d'enquête relativement à leurs priorités opérationnelles pour ce qui est des enquêtes sur le terrorisme.

c) Le directeur doit veiller à ce que le Service des poursuites pénales du Canada fournisse des conseils juridiques en temps opportuns aux organismes d'enquête qui mènent des enquêtes sur le terrorisme et, le cas échéant, consente en temps utile à des demandes d'engagements assortis de conditions ou d'engagements de ne pas troubler l'ordre public se rapportant à une activité terroriste, et à des poursuites.

d) Le directeur doit veiller à ce que l'on avise les services des poursuites provinciaux d'affaires de terrorisme relevant de leurs administrations respectives, et il doit coordonner les efforts du Service des poursuites pénales du Canada avec ceux des services des poursuites provinciaux, le cas échéant.

Ottawa, le 18 juin 2015

*Le procureur général du Canada*  
L'HONORABLE PETER MACKAY

[26-1-o]

**BANK OF CANADA**

Statement of financial position as at May 31, 2015

(Millions of dollars)

Unaudited

ASSETS		LIABILITIES AND EQUITY	
Cash and foreign deposits .....	5.6	Bank notes in circulation .....	69,698.9
Loans and receivables		Deposits	
Securities purchased under resale agreements .....	—	Government of Canada .....	23,627.0
Advances to members of the Canadian Payments Association .....	—	Members of the Canadian Payments Association .....	149.8
Advances to governments .....	—	Other deposits .....	<u>1,348.6</u>
Other receivables .....	<u>4.4</u>		25,125.4
	4.4	Other liabilities	
Investments		Securities sold under repurchase agreements .....	—
Treasury bills of Canada .....	20,304.5	Other liabilities .....	<u>589.2</u>
Government of Canada bonds .....	74,634.4		589.2
Other investments .....	<u>372.8</u>		<u>95,413.5</u>
	95,311.7	Equity	
Property and equipment .....	332.4	Share capital .....	5.0
Intangible assets .....	40.3	Statutory and special reserves .....	125.0
Other assets .....	<u>188.6</u>	Available-for-sale reserve .....	<u>339.5</u>
	<u>95,883.0</u>		<u>469.5</u>
			<u>95,883.0</u>

I declare that the foregoing return is correct according to the books of the Bank.

Ottawa, June 15, 2015

I declare that the foregoing return is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.

Ottawa, June 15, 2015

CARMEN VIERULA  
Chief Financial Officer and Chief Accountant

STEPHEN S. POLOZ  
Governor

**BANQUE DU CANADA**

État de la situation financière au 31 mai 2015

(En millions de dollars)

Non audité

ACTIF		PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	
Encaisse et dépôts en devises.....	5,6	Billets de banque en circulation.....	69 698,9
<b>Prêts et créances</b>		<b>Dépôts</b>	
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente.....	—	Gouvernement du Canada .....	23 627,0
Avances aux membres de l'Association canadienne des paiements.....	—	Membres de l'Association canadienne des paiements .....	149,8
Avances aux gouvernements .....	—	Autres dépôts.....	<u>1 348,6</u>
Autres créances.....	<u>4,4</u>		25 125,4
	4,4	<b>Autres éléments de passif</b>	
<b>Placements</b>		Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat .....	—
Bons du Trésor du Canada.....	20 304,5	Autres éléments de passif .....	<u>589,2</u>
Obligations du gouvernement du Canada .....	74 634,4		<u>589,2</u>
Autres placements .....	<u>372,8</u>	<b>Capitaux propres</b>	
	95 311,7	Capital-actions.....	5,0
<b>Immobilisations corporelles.....</b>	332,4	Réserve légale et réserve spéciale.....	125,0
<b>Actifs incorporels.....</b>	40,3	Réserve d'actifs disponibles à la vente.....	<u>339,5</u>
<b>Autres éléments d'actif .....</b>	<u>188,6</u>		<u>469,5</u>
	<u>95 883,0</u>		<u>95 883,0</u>

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Ottawa, le 15 juin 2015

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la *Loi sur la Banque du Canada*.

Ottawa, le 15 juin 2015

Le chef des finances et comptable en chef  
CARMEN VIERULA

Le gouverneur  
STEPHEN S. POLOZ

**PARLIAMENT**

**HOUSE OF COMMONS**

Second Session, Forty-First Parliament

**PRIVATE BILLS**

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 19, 2013.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, Centre Block, Room 134-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-6443.

AUDREY O'BRIEN  
*Clerk of the House of Commons*

**PARLEMENT**

**CHAMBRE DES COMMUNES**

Deuxième session, quarante et unième 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 19 octobre 2013.

Pour de plus amples renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés, Chambre des communes, Édifice du Centre, pièce 134-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-6443.

*La greffière de la Chambre des communes*  
AUDREY O'BRIEN

---

**COMMISSIONS****CANADA REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

Following a request from the charity listed below to have its status as a charity revoked, the following notice of intention to revoke was sent:

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
118833649RR0001	CANADIAN JEWISH CONGRESS - CHARITIES COMMITTEE, OTTAWA, ONT.

CATHY HAWARA  
*Director General  
Charities Directorate*

[26-1-o]

*La directrice générale  
Direction des organismes de bienfaisance*  
CATHY HAWARA

[26-1-o]

**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****APPEAL***Notice No. HA-2015-005*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) will hold a public hearing to consider the appeal referenced hereunder. This hearing will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's Hearing Room No. 2, 18th Floor, 333 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-998-9908 to obtain further information and to confirm that the hearing will be held as scheduled.

*Customs Act*

Air Canada v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: July 28, 2015  
Appeal No.: AP-2014-018  
Goods in Issue: Cargo dollies, cleaning compounds, engine cradles, life vests and tow bars.  
Issue: Whether the jurisdictional requirements of subsection 67(1) of the *Customs Act* have been fulfilled and, if so, whether the claim for preferential tariff treatment under the *North American Free Trade Agreement* should be allowed.

[26-1-o]

**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****INQUIRY***Educational and training services*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2015-010) from Survival Systems Training Limited (SSTL), of Dartmouth, Nova Scotia,

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

À la suite d'une demande présentée par l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après, l'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)a) 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 en vertu de l'alinéa 168(2)a) de cette loi et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****APPEL***Avis n° HA-2015-005*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessous. L'audience débutera à 9 h 30 et aura lieu dans la salle d'audience n° 2 du Tribunal, 18<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'audience doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date de l'audience.

*Loi sur les douanes*

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

Date de l'audience : 28 juillet 2015  
Appel n° : AP-2014-018  
Marchandises en cause : Chariots pour fret, composition à nettoyer, berceaux de moteurs, gilets de sauvetage et barres de remorquage.  
Question en litige : Déterminer si les exigences d'ordre juridictionnel du paragraphe 67(1) de la *Loi sur les douanes* sont remplies et, le cas échéant, déterminer si la demande de traitement tarifaire préférentiel aux termes de l'*Accord de libre-échange nord-américain* doit être accordée.

[26-1-o]

**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****ENQUÊTE***Services pédagogiques et de formation*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2015-010) déposée par Survival Systems Training Limited (SSTL), de Dartmouth (Nouvelle-Écosse),

concerning a procurement (Solicitation No. W6570-15M640/A) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC) on behalf of the Department of National Defence. The solicitation is for rotary underwater egress training. 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 June 11, 2015, to conduct an inquiry into the complaint.

SSTL alleges that PWGSC improperly found SSTL's bid to be non-compliant with certain mandatory criteria, based on inconsistencies in the evaluation team's site visit and the verification of SSTL personnel certifications.

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), 613-990-2439 (fax), [citt-tcce@tribunal.gc.ca](mailto:citt-tcce@tribunal.gc.ca) (email).

Ottawa, June 12, 2015

[26-1-o]

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL INQUIRY

### *Environmental services*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2015-011) from Arctus Inc. (Arctus), of Sainte-Pétronille, Quebec, concerning a procurement (Solicitation No. EE010-151984/A) by the Department of Public Works and Government Services. The solicitation is for the provision of services for the conduct of a large-scale suspended matter monitoring demonstration project at sea using multispectral satellite imagery during an actual dredging project. 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 June 12, 2015, to conduct an inquiry into the complaint.

Arctus alleges that its proposal was not evaluated in a reasonable way.

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), 613-990-2439 (fax), [citt-tcce@tribunal.gc.ca](mailto:citt-tcce@tribunal.gc.ca) (email).

Ottawa, June 15, 2015

[26-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its Web site 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 broadcasting applications are posted directly on the Commission's Web site, [www.crtc.gc.ca](http://www.crtc.gc.ca), under "Part 1 Applications."

concernant un marché (invitation n° W6570-15M640/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC) au nom du ministère de la Défense nationale. L'invitation porte sur des services de formation à l'évacuation d'un hélicoptère sous l'eau. 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 11 juin 2015, d'enquêter sur la plainte.

SSTL allègue que TPSGC a conclu à tort que sa soumission ne satisfaisait pas à certaines exigences obligatoires en se fondant sur des incohérences concernant la visite des lieux de l'équipe d'évaluation et la vérification des attestations du personnel de SSTL.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), [tcce-citt@tribunal.gc.ca](mailto:tcce-citt@tribunal.gc.ca) (courriel).

Ottawa, le 12 juin 2015

[26-1-o]

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR ENQUÊTE

### *Services environnementaux*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2015-011) déposée par Arctus Inc. (Arctus), de Sainte-Pétronille (Québec), concernant un marché (invitation n° EE010-151984/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux. L'invitation porte sur la prestation de services pour la réalisation d'un projet de démonstration à grande échelle de suivi des matières en suspension en mer à partir d'imagerie satellitaire multispectrale lors d'un projet réel de dragage. 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 12 juin 2015, d'enquêter sur la plainte.

Arctus allègue que sa proposition n'a pas été évaluée de façon raisonnable.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), [tcce-citt@tribunal.gc.ca](mailto:tcce-citt@tribunal.gc.ca) (courriel).

Ottawa, le 15 juin 2015

[26-1-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<sup>er</sup> 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 est prévu dans la partie 1 de ces règles, le Conseil affiche directement sur son site Web, [www.crtc.gc.ca](http://www.crtc.gc.ca), certaines demandes de radiodiffusion sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».



To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult “Today’s Releases” on the Commission’s Web site, 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 Web site 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 Web site under “Public Proceedings.”

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 ».

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### PART 1 APPLICATIONS

The following applications for renewal or amendment or complaints were posted on the Commission’s Web site between 12 June and 18 June 2015.

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes de renouvellement ou de modification ou les plaintes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 12 juin et le 18 juin 2015.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
591987 B.C. Ltd.	2015-0582-7	CKWS-DT and / et CKWS-TV-3	Kingston and / et Smiths Falls	Ontario	17 July / 17 juillet 2015
591987 B.C. Ltd.	2015-0583-5	CKWS-TV-2	Prescott	Ontario	17 July / 17 juillet 2015
591987 B.C. Ltd.	2015-0584-3	CHEX-TV-2	Oshawa	Ontario	17 July / 17 juillet 2015
591987 B.C. Ltd.	2015-0602-3	CHEX-DT and / et CHEX-TV-1	Peterborough	Ontario	17 July / 17 juillet 2015
591987 B.C. Ltd.	2015-0603-1	CKWS-DT-1	Brighton	Ontario	17 July / 17 juillet 2015

### ADMINISTRATIVE DECISIONS

### DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

Applicant’s name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
CIAM Media & Radio Broadcasting Association	CIAM-FM-22	Prince Albert	Saskatchewan	2 June / 2 juin 2015
Stingray Digital Group Inc.	Change in ownership and control / Modification de propriété et contrôle			22 April / 22 avril 2015

### DECISIONS

### DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant’s name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2015-257	16 June / 16 juin 2015	Five Amigos Broadcasting Inc.	CKXS-FM	Wallaceburg	Ontario
2015-259	18 June / 18 juin 2015	CKRK K-103 FM Mohawk Radio Kahnawake Association	CKRK-FM	Kahnawake	Quebec / Québec
2015-260	18 June / 18 juin 2015	Comité de la Radio communautaire huronne Wyandot inc.	CIHW-FM	Village-des-Hurons	Quebec / Québec
2015-261	18 June / 18 juin 2015	Native Communication Inc.	CINC-FM and its transmitters, and CIUR-FM / CINC-FM et ses émetteurs, et CIUR-FM	Thompson and / et Winnipeg	Manitoba
2015-263	19 June / 19 juin 2015	Membertou Radio Association Inc.	CJII-FM	Sydney	Nova Scotia / Nouvelle-Écosse
2051-266	19 June / 19 juin 2015	Bethany Pentecostal Tabernacle	CIAY-FM	Whitehorse	Yukon Territory / Territoire du Yukon
2015-267	19 June / 19 juin 2015	Aylesford Community Baptist Church	VF8023	Aylesford	Nova Scotia / Nouvelle-Écosse

**PUBLIC SERVICE COMMISSION****PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission and leave granted (Gaudaur Savage, John Patrick)*

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 John Patrick Gaudaur Savage, Litigation Information Analyst (EC-3), Settlement Agreement Operations Branch — Resolution West, Department of Indian Affairs and Northern Development, Vancouver, British Columbia, to allow him 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 Vancouver Quadra, British Columbia, to be held on October 19, 2015.

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 at close of business on the first day the employee is a candidate during the election period.

June 17, 2015

SUSAN M. W. CARTWRIGHT

*Commissioner*

D. G. J. TUCKER

*Commissioner*

[26-1-o]

**PUBLIC SERVICE COMMISSION****PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission and leave granted (Linnick, Zachary)*

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 Zachary Linnick, Border Services Officer (FB-3), Windygates Port of Entry, Southern Manitoba District, Prairie Region, Canada Border Services Agency, Windygates, Manitoba, to allow him 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 Churchill—Keewatinook Aski, Manitoba, to be held on October 19, 2015.

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 at close of business on the first day the employee is a candidate during the election period.

June 18, 2015

SUSAN M. W. CARTWRIGHT

*Commissioner*

D. G. J. TUCKER

*Commissioner*

[26-1-o]

**COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE****LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission et congé accordés (Gaudaur Savage, John Patrick)*

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 John Patrick Gaudaur Savage, analyste de l'information sur les litiges (EC-3), Opérations de la convention de règlement — Résolution ouest, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, Vancouver (Colombie-Britannique), la permission, aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat avant et pendant la période électorale et d'être candidat avant la période électorale, pour la circonscription de Vancouver Quadra (Colombie-Britannique), à l'élection fédérale prévue pour le 19 octobre 2015.

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 à la fermeture des bureaux le premier jour de la période électorale où le fonctionnaire est candidat.

Le 17 juin 2015

*La commissaire*

SUSAN M. W. CARTWRIGHT

*Le commissaire*

D. G. J. TUCKER

[26-1-o]

**COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE****LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission et congé accordés (Linnick, Zachary)*

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 Zachary Linnick, agent des services frontaliers (FB-3), port d'entrée Windygates, district sud du Manitoba, région des Prairies, Agence des services frontaliers du Canada, Windygates (Manitoba), la permission, aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat avant et pendant la période électorale et d'être candidat avant la période électorale pour la circonscription de Churchill—Keewatinook Aski (Manitoba), à l'élection fédérale prévue pour le 19 octobre 2015.

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 à la fermeture des bureaux le premier jour de la période électorale où le fonctionnaire est candidat.

Le 18 juin 2015

*La commissaire*

SUSAN M. W. CARTWRIGHT

*Le commissaire*

D. G. J. TUCKER

[26-1-o]

**MISCELLANEOUS NOTICES****SUMITOMO MITSUI BANKING CORPORATION****APPLICATION TO ESTABLISH A FOREIGN BANK BRANCH**

Notice is hereby given pursuant to subsection 525(2) of the *Bank Act* (Canada) that Sumitomo Mitsui Banking Corporation, a foreign bank with its head office in Tokyo, Japan, and a wholly owned subsidiary of Sumitomo Mitsui Financial Group, Inc., intends to apply to the Minister of Finance (Canada) for an order permitting it to establish a branch in Canada to carry on the business of banking in Canada. The branch will carry on business under the name Sumitomo Mitsui Banking Corporation, in English, and Banque Sumitomo Mitsui, in French, and its principal office will be located in Toronto, Ontario.

Any person who objects to the proposed order may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions (Canada), 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before July 27, 2015.

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence that an order will be issued to establish the foreign bank branch. The granting of the order will be dependent on the normal *Bank Act* application review process and the discretion of the Minister of Finance.

June 6, 2015

SUMITOMO MITSUI BANKING CORPORATION

[23-4-o]

**AVIS DIVERS****SUMITOMO MITSUI BANKING CORPORATION****DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SUCCURSALE DE BANQUE ÉTRANGÈRE**

Avis est par les présentes donné, en vertu du paragraphe 525(2) de la *Loi sur les banques* (Canada), que Sumitomo Mitsui Banking Corporation, banque étrangère ayant son siège social à Tokyo, au Japon, et filiale en propriété exclusive de Sumitomo Mitsui Financial Group, Inc., a l'intention de demander au ministre des Finances (Canada) une ordonnance l'autorisant à établir une succursale au Canada afin d'y mener des activités bancaires. La succursale fera affaire sous les dénominations de Banque Sumitomo Mitsui, en français, et de Sumitomo Mitsui Banking Corporation, en anglais, et son bureau principal sera situé à Toronto, en Ontario.

Toute personne s'opposant à l'ordonnance proposée peut soumettre son opposition par écrit au Bureau du surintendant des institutions financières (Canada), 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 27 juillet 2015.

Nota : La publication du présent avis ne devrait pas être interprétée comme une preuve de l'émission future d'une ordonnance visant à établir la succursale de banque étrangère. L'octroi de l'ordonnance dépendra du processus normal d'examen des demandes en vertu de la *Loi sur les banques* et sera à l'appréciation du ministre des Finances.

Le 6 juin 2015

SUMITOMO MITSUI BANKING CORPORATION

[23-4-o]

## ORDERS IN COUNCIL

(Erratum)

## STATISTICS CANADA

2016 Census of Population

P.C. 2015-789

June 10, 2015

Notice is hereby given that the 2016 Census of Population published in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 149, No. 25, on Saturday, June 20, 2015, contained errors. Parts of question 2 of Step E (page 1345) and questions 5 and 6 of Step E (page 1346), the first paragraph of the “Background” section of the Explanatory Note (page 1354) and the third paragraph of the “Implications” section of the Explanatory Note (page 1355) should have read as follows:

## DÉCRETS

(Erratum)

## STATISTIQUE CANADA

Recensement de la population de 2016

C.P. 2015-789

Le 10 juin 2015

Avis est par les présentes donné que des erreurs se sont glissées dans le *Recensement de la population de 2016* publié le samedi 20 juin 2015 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 149, n° 25. Une partie de la question 2 de l'étape E (page 1351), les questions 5 et 6 de l'étape E (page 1352), le premier paragraphe de la version anglaise de la section « Background » de la Note explicative (page 1354) et le troisième paragraphe de la version anglaise de la section « Implications » de la Note explicative (page 1355) auraient dû se lire comme suit :

## IF THIS ADDRESS IS:

- a **SECONDARY RESIDENCE** (for example, a cottage) for **ALL PERSONS** who stayed here on May 10, 2016 (all these persons have their main residence elsewhere in Canada), mark this circle. Print your name, your telephone number and **your main residence address** at the bottom of this page. Do not answer other questions.
- a **DWELLING OCCUPIED ONLY BY RESIDENTS OF ANOTHER COUNTRY VISITING CANADA** (for example, on vacation or on a business trip), mark this circle. Print your name, your telephone number and **your country of residence** at the bottom of this page. Do not answer other questions.
- the **HOME OF A GOVERNMENT REPRESENTATIVE OF ANOTHER COUNTRY** (for example, an embassy or a high commission) and family members, mark this circle. Print your name, your telephone number and **the country that you represent** at the bottom of this page. Do not answer other questions.

Name

\_\_\_\_\_

Telephone number

\_\_\_\_-\_\_\_\_-\_\_\_\_

## SI CETTE ADRESSE EST :

- une **RÉSIDENCE SECONDAIRE** (par exemple, un chalet) pour **TOUTES LES PERSONNES** qui se trouvent ici le 10 mai 2016 (toutes ces personnes ont leur résidence principale ailleurs au Canada), cochez le cercle. Inscrivez au bas de cette page votre nom, votre numéro de téléphone et  **votre adresse de résidence principale**. Ne répondez pas à d'autres questions.
- un **LOGEMENT OCCUPÉ UNIQUEMENT PAR DES RÉSIDENTS D'UN AUTRE PAYS EN VISITE AU CANADA** (par exemple, en vacances ou en voyage d'affaires), cochez le cercle. Inscrivez au bas de cette page votre nom, votre numéro de téléphone et  **votre pays de résidence**. Ne répondez pas à d'autres questions.
- le **DOMICILE D'UN REPRÉSENTANT DU GOUVERNEMENT D'UN AUTRE PAYS** (par exemple, une ambassade ou un haut-commissariat) et des membres de sa famille, cochez le cercle. Inscrivez au bas de cette page votre nom, votre numéro de téléphone et  **le pays que vous représentez**. Ne répondez pas à d'autres questions.

Nom

\_\_\_\_\_

Numéro de téléphone

\_\_\_\_-\_\_\_\_-\_\_\_\_

**5** Is this person living with a **common-law** partner?

**Common-law** refers to two people who live together as a couple but who are not legally married to each other.

- Yes
  - No
- 

**6** What is the **relationship** of this person **to Person 1**?

If none of the responses in the list describes this person's relationship to Person 1, then specify a response under "Other relationship".

---

**5** Cette personne vit-elle avec un partenaire en **union libre**?

Par **union libre**, on entend deux personnes qui vivent ensemble en tant que couple sans être légalement mariées l'une à l'autre.

- Oui
  - Non
- 

**6** Quel est le **lien** entre cette personne **et la Personne 1**?

Si aucune des réponses de la liste ne décrit le lien entre cette personne et la Personne 1, alors précisez une réponse à « Autre lien ».

---

**EXPLANATORY NOTE**

(This note is not part of the Order.)

**Proposal**

This Order fixes May 2016 as the month in which Statistics Canada will conduct the 2016 Census of Population pursuant to subsection 19(1) of the *Statistics Act*, and prescribes the schedules for the 2016 Census of Population, as provided by section 7 of the *Statistics Act*.

**Background**

The *Statistics Act* specifies that the Census of Population shall be taken by Statistics Canada every five years in a month to be fixed by the Governor in Council (subsection 19(1)) and gives the Minister of Industry the authority to prescribe the rules, instructions, forms, and schedules to carry out the work of Statistics Canada (section 7). The *Statistics Act* also requires that the questions included in the Census of Population shall be prescribed by order of the Governor in Council and published in the *Canada Gazette* (section 21).

All residents of Canada are legally required to complete the census questionnaire, according to the *Statistics Act*. Statistics Canada is bound by law to protect the confidentiality of the information respondents provide in the census. Every household in Canada is included, as well as Canadians and their families who are working abroad for the federal, provincial and territorial governments, Canadian embassies or the Canadian Armed Forces.

**Implications**

The Census of Population collects demographic and linguistic information on every person living in Canada. It is the main source of data available in a standardized format for small geographical areas. It provides nationally comparable data that can be cross-classified to show details. The Census of Population is taken to meet statutory requirements as well as to support decision-making by both the public and private sectors. The questions for the 2016 Census of Population are the same as the 2011 Census of Population. Minor modifications have been made to the instructions.

To substantially reduce the burden on Canadians, and improve the quality of income data compared to previous censuses, Statistics Canada will use income and benefits data from the Canada Revenue Agency for all census respondents to replace questions previously asked on the 2011 National Household Survey questionnaire.

The month of May is proposed to maintain comparability of the data with previous censuses that have been conducted in the same month, comparability being a key requirement for users.

**Consultations**

To determine the questions to be asked in the 2016 Census of Population, Statistics Canada conducted comprehensive consultations with 293 organizations, including 38 federal departments, 136 provincial/territorial and municipal government organizations, Aboriginal organizations, organizations representing official language minority communities, organizations representing or providing services to Canadians with disabilities, immigrant communities, academia, and non-profit organizations.

**NOTE EXPLICATIVE**

(La présente note ne fait pas partie du Décret.)

**Proposition**

Ce décret fixe au mois de mai 2016 la réalisation du Recensement de la population de 2016, par Statistique Canada, conformément au paragraphe 19(1) de la *Loi sur la statistique*, et prescrit les annexes du Recensement de la population de 2016, conformément à l'article 7 de la *Loi sur la statistique*.

**Contexte**

En vertu du paragraphe 19(1) de la *Loi sur la statistique*, Statistique Canada doit mener le Recensement de la population tous les cinq ans, au cours du mois qui est fixé par le gouverneur en conseil. L'article 7 de la Loi confère au ministre de l'Industrie le pouvoir de prescrire les règles, les instructions, les questionnaires et les formules nécessaires aux travaux de Statistique Canada. De plus, l'article 21 de la Loi stipule que les questions posées au Recensement de la population doivent être prescrites par décret par le gouverneur en conseil et publiées dans la *Gazette du Canada*.

Aux termes de la *Loi sur la statistique*, tous les résidents canadiens sont tenus de remplir un questionnaire du recensement. Statistique Canada est tenu de protéger la confidentialité de l'information qu'ils fournissent. Tous les ménages au Canada sont visés par le recensement, y compris les Canadiens et les membres de leur famille qui travaillent à l'étranger pour le compte du gouvernement fédéral, d'une administration provinciale ou territoriale, d'une ambassade canadienne ou des Forces armées canadiennes.

**Répercussions**

Le Recensement de la population vise à recueillir des renseignements démographiques et linguistiques sur toutes les personnes vivant au Canada. Il représente la principale source de données normalisées sur les petites régions. Il fournit des données comparables à l'échelon national qui peuvent être recoupées pour faire ressortir plus de détails. Le Recensement de la population est mené pour répondre aux exigences législatives et pour appuyer la prise de décisions dans les secteurs public et privé. Les questions posées au Recensement de la population de 2016 seront les mêmes que celles posées au Recensement de la population de 2011. Des modifications mineures ont été apportées aux instructions.

Afin de réduire le fardeau de réponse des Canadiens et d'améliorer la qualité des données sur le revenu par rapport aux recensements antérieurs, Statistique Canada utilisera les données sur le revenu et les avantages sociaux de l'Agence du revenu du Canada pour tous les répondants du recensement. L'utilisation de ces données permettra d'éliminer des questions sur le revenu posées précédemment sur le questionnaire de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011.

Le mois de mai est proposé afin de préserver la comparabilité des données de 2016 avec celles des recensements antérieurs menés au cours du même mois. Cette comparabilité est une exigence clé des utilisateurs.

**Consultations**

En vue d'établir les questions à poser au Recensement de la population de 2016, Statistique Canada a mené des consultations exhaustives auprès de 293 organisations, dont 38 ministères fédéraux, 136 organismes de gouvernements provinciaux et territoriaux et d'administrations municipales, ainsi que des organismes autochtones, des organismes représentant les communautés de langue officielle en situation minoritaire, des organismes représentant les personnes ayant des incapacités ou fournissant des services à ces

There was overall support for the content included in the 2011 Census and no new priority data needs were identified during consultations. The final report entitled *Census Program Content Consultation Report, Census year 2016* can be viewed on the Statistics Canada Web site at <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/consultation/contentReport-RapportContenu/index-eng.cfm>.

The general public was also invited to participate in online consultations. Consultations for the 2016 Census of Population occurred from December 2010 to November 2012. Testing of the questions occurred between June 2013 and May 2014.

**Statistics Canada contact**

Marc Hamel  
Director General  
Census Management Office  
Statistics Canada  
613-951-2495  
Marc.Hamel@statcan.gc.ca

derniers, des communautés d'immigrants, des universitaires et des organismes sans but lucratif.

Le contenu du Recensement de la population de 2011 a été généralement appuyé lors des consultations et aucun nouveau besoin prioritaire d'information n'a été relevé pendant les consultations. Le rapport final du processus de consultation, intitulé *Rapport de consultation sur le contenu du Programme du recensement, Année de recensement 2016*, peut être consulté sur le site Web de Statistique Canada à <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/consultation/contentReport-RapportContenu/index-fra.cfm>.

Le grand public a également été invité à participer à des consultations en ligne. Les consultations relatives au Recensement de la population de 2016 se sont tenues de décembre 2010 à novembre 2012. La mise à l'essai des questions a eu lieu de juin 2013 à mai 2014.

**Personne-ressource à Statistique Canada**

Marc Hamel  
Directeur général  
Bureau de gestion du recensement  
Statistique Canada  
613-951-2495  
Marc.Hamel@statcan.gc.ca

**PROPOSED REGULATIONS****RÈGLEMENTS PROJETÉS***Table of Contents**Table des matières*

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
<b>Canada Border Services Agency</b>		<b>Agence des services frontaliers du Canada</b>	
Regulations Amending the Passenger Information (Customs) Regulations.....	1470	Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes).....	1470
Regulations Amending the Designated Provisions (Customs) Regulations.....	1513	Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions désignées (douanes).....	1513
Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations.....	1515	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés.....	1515
Regulations Amending the Protection of Passenger Information Regulations.....	1525	Règlement modifiant le Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers.....	1525
<b>Canadian Environmental Assessment Agency</b>		<b>Agence canadienne d'évaluation environnementale</b>	
Federal Authority as a Responsible Authority for Designated Projects Regulations.....	1530	Règlement prévoyant une autorité fédérale à titre d'autorité responsable à l'égard de projets désignés.....	1530
<b>Fisheries and Oceans, Dept. of</b>		<b>Pêches et des Océans, min. des</b>	
Hecate Strait and Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs Marine Protected Areas Regulations.....	1536	Règlement sur les zones de protection marine des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte.....	1536
<b>Natural Resources, Dept. of</b>		<b>Ressources naturelles, min. des</b>	
Nuclear Liability and Compensation Regulations.....	1568	Règlement sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire.....	1568
Regulations Repealing the Canada-United States Nuclear Liability Rules.....	1584	Règlement abrogeant les Règles sur la responsabilité nucléaire Canada-États-Unis.....	1584
<b>Public Health Agency of Canada</b>		<b>Agence de la santé publique du Canada</b>	
Potable Water on Board Trains, Vessels, Aircraft and Buses Regulations ( <i>Erratum</i> ).....	1585	Règlement sur l'eau potable à bord des trains, bâtiments, aéronefs et autocars ( <i>Erratum</i> ).....	1585



	<i>Page</i>		<i>Page</i>
<b>Transport, Dept. of</b>		<b>Transports, min. des</b>	
Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations (Grade Crossings Regulations) .....	1586	Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire (Règlement sur les passages à niveau) ...	1586
<b>Treasury Board of Canada Secretariat</b>		<b>Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada</b>	
Red Tape Reduction Regulations .....	1593	Règlement sur la réduction de la paperasse .....	1593

## Regulations Amending the Passenger Information (Customs) Regulations

Statutory authority

Customs Act

Sponsoring agency

Canada Border Services Agency

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Executive summary

**Issues:** Every year, inadmissible travellers arrive at Canadian airports and are subsequently refused entry by officers working for the Canada Border Services Agency (CBSA). The Government of Canada (GoC) currently has no means to systematically indicate to an air carrier whether a traveller is prohibited from entering Canada without prior authorization (a “prescribed person,” by regulation) or whether a traveller has the documents required by regulation for travel into Canada (“prescribed documents”), prior to a flight’s departure for Canada. This inability will present a noticeable enforcement gap upon the introduction of Canada’s new requirement for visa-exempt foreign nationals (FNs) to hold an electronic travel authorization (eTA), a document that cannot be presented for visual inspection by the air carrier, to travel to Canada.

**Description:** The proposed Interactive Advance Passenger Information (IAPI) regulatory amendments build on the existing regulatory framework underpinning the CBSA’s current Advance Passenger Information/Passenger Name Record (API/PNR) program. These proposed amendments would serve to both expand on and modernize the description of the legal obligations imposed on commercial transporters generally. The proposed amendments would also introduce new data elements in the air mode and would ensure the earlier provision of data that carriers already submit in the API/PNR Program.

The IAPI amendments would provide the CBSA with the authority to apply a systematic mechanism to identify travellers who are not admissible to Canada, either as a result of being previously found inadmissible and lacking the required authorization to return to Canada (ARC), or because they lack the documentation necessary to enter Canada, including the eTA. The IAPI initiative would contribute to preventing prescribed persons and improperly documented FN’s from reaching Canadian Ports of Entry (PoE), thereby protecting the integrity of Canada’s immigration program and enhancing public safety. Communicating inadmissibility information in near real-time to air carriers prior to the departure for Canada of commercial flights would inform the carrier’s decision of whether to board an individual.

## Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)

Fondement législatif

Loi sur les douanes

Organisme responsable

Agence des services frontaliers du Canada

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

*(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)*

#### Résumé

**Enjeux :** Chaque année, des voyageurs inadmissibles arrivent dans les aéroports canadiens, où les agents de l’Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) leur refusent l’entrée. Le gouvernement du Canada (GC) n’a actuellement aucun moyen d’indiquer systématiquement à un transporteur aérien si un voyageur ne peut pas entrer au Canada sans autorisation préalable (une « personne visée par règlement ») ou s’il possède les documents exigés par la réglementation pour entrer au pays (« documents réglementaires ») avant de prendre un vol à destination du Canada. Cela posera une lacune importante d’exécution lors de l’adoption d’une nouvelle exigence canadienne pour entrer au Canada; les étrangers dispensés de visa devront détenir une autorisation de voyage électronique (AVE), un document qui ne peut pas être soumis à l’inspection visuelle du personnel de la compagnie aérienne.

**Description :** Les modifications proposées à la réglementation pour intégrer l’Information interactive préalable sur les voyageurs (IIPV) s’appuient sur le cadre réglementaire actuel de l’ASFC régissant le programme de l’Information préalable sur les voyageurs/dossier du passager (IPV/DP). Elles permettront à la fois d’élargir et de moderniser la description des obligations imposées par la loi aux transporteurs commerciaux de manière générale. Elles ajouteront par ailleurs de nouvelles données dans le mode aérien et garantiront que les transporteurs communiqueront plus tôt les données qu’ils fournissent déjà dans le programme IPV/DP.

L’IIPV habilitera l’ASFC à adopter un moyen systématique d’identification des voyageurs inadmissibles au Canada, soit parce qu’ils ont déjà été déclarés inadmissibles et parce qu’ils ne possèdent pas une autorisation de retour au Canada (ARC) ou parce qu’ils ne possèdent pas les documents exigés pour entrer au Canada, y compris l’AVE. L’initiative de l’IIPV permettra d’empêcher des personnes visées par règlement et des étrangers non munis des documents requis d’accéder aux points d’entrée (PDE), ce qui protégera l’intégrité du programme d’immigration canadien et renforcera la sécurité publique. La communication des renseignements sur l’inadmissibilité presque en temps réel aux transporteurs aériens avant le départ d’un vol pour le Canada les informera afin qu’ils puissent décider s’ils autorisent une personne à monter à bord.

The IAPI regulatory proposal would amend four sets of regulations made under the authority of the *Customs Act* and the *Immigration and Refugee Protection Act (IRPA)*:

- *Passenger Information (Customs) Regulations*;
- *Designated Provisions (Customs) Regulations*;
- *Immigration and Refugee Protection Regulations*; and
- *Protection of Passenger Information Regulations*.

**Cost-benefit statement:** The total cost of implementing the regulations under the IAPI initiative is estimated at 77.36 million Canadian dollars (CAD) in present value, or CAD 11.01 million in annualized value over the first 10 years of implementation.<sup>1</sup>

It is estimated that there would be a total monetized benefit of CAD 2.23 million associated with the IAPI initiative, resulting from the prevention of inadmissible travellers arriving at air PoE. This number is relatively small in comparison with the total costs; however, this represents a conservative estimate in light of data limitations and the inability to accurately monetize all of the savings that would be achieved as a result of fewer inadmissible travellers to be processed at airports. The major benefit of IAPI would be greater confidence in the integrity of the immigration/border controls applied throughout the travel continuum to screen and assess the risk of travellers entering Canada. This would be broadly shared among air travellers coming to Canada, the commercial air carriers, the GoC, and the Canadian population through the benefit of increased national security.

**“One-for-One” Rule and small business lens:** The “One-for-One” Rule will apply to this proposal, and the related administrative costs imposed by these amendments are considered an “IN” under this rule. The total annualized administrative costs are estimated at CAD 2,780,880, resulting in an annualized average administrative cost per business of approximately CAD 37,579.

The small business lens will also apply. The average total costs (present value) per small air carrier are estimated at CAD 26,380 (or CAD 3,760 annualized). While the flexible option assessed for this proposal is not recommended due to concerns for the safety and security of Canadians, in order to assist small businesses with administrative and compliance costs, the initial option for IAPI implementation is flexible for all commercial air carriers (regardless of size) since it provides two low or no additional cost alternatives to using the “direct-connect” type of data transmission method.

**Domestic and international coordination and cooperation:**

The proposed amendments support perimeter security initiatives under the Canada–United States declaration entitled *Beyond the Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness*. Both countries have acknowledged a shared responsibility concerning those entering the perimeter and the need to have a common approach to screening travellers.

La proposition de règlement relatif à l'IIPV modifierait quatre règlements d'application de la *Loi sur les douanes* et de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés (LIPR)* :

- *Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)*;
- *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*;
- *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*;
- *Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers*.

**Énoncé des coûts et avantages :** Le coût total de la mise en œuvre de l'initiative relative à l'IIPV est évalué à 77,36 millions de dollars canadiens (\$ CAN) en valeur actuelle, soit 11,01 millions en valeur annuelle sur la première période de 10 ans de mise en œuvre<sup>1</sup>.

L'Agence estime que cette initiative générerait un avantage monétaire net de 2,23 M\$ CAN, du fait que les voyageurs inadmissibles seraient empêchés d'arriver au PDE par avion. Ce montant est relativement peu élevé par rapport au coût total. Toutefois, cela représente une estimation prudente compte tenu des limites des données et du fait de ne pouvoir quantifier monétairement avec précision toutes les économies qui seraient réalisées par suite de la réduction du nombre de voyageurs inadmissibles traités dans les aéroports. L'avantage principal de l'IIPV serait une confiance accrue dans l'intégrité des contrôles d'immigration/frontaliers appliqués dans l'ensemble du continuum des voyages, afin de contrôler les voyageurs souhaitant entrer au Canada et d'évaluer le risque qu'ils posent. Ces avantages profiteraient à la fois aux voyageurs arrivant au Canada en avion, aux transporteurs aériens commerciaux, au GC et à la population canadienne, grâce au renforcement de la sécurité nationale.

**Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises :**

La règle du « un pour un » s'appliquera à cette proposition, et les coûts administratifs imposés par ces modifications sont considérés comme une « ENTRÉE » en vertu de cette règle. Les coûts administratifs totaux annualisés sont estimés à 2 780 880 \$ CAN, soit un coût moyen annualisé par entreprise d'environ 37 579 \$ CAN.

La lentille des petites entreprises s'appliquera également. Les coûts totaux moyens (valeur actuelle) par petit transporteur aérien sont estimés à 26 380 \$ CAN (ou 3 760 \$ CAN par an). Bien que l'option flexible évaluée pour cette proposition ne soit pas recommandée en raison de préoccupations relatives à la sécurité et à la sûreté des Canadiens, elle permettra aux petites entreprises de gérer leurs coûts d'administration et de conformité puisque l'option initiale pour la mise en œuvre de l'IIPV est une option flexible pour tous les transporteurs aériens commerciaux (quelle que soit la taille de l'entreprise), car elle offre deux solutions à faible coût ou sans frais supplémentaires autres que la méthode de transmission de données par « connexion directe ».

**Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :**

Ces modifications appuient les initiatives de la sécurité du périmètre prévues dans la déclaration Canada–États-Unis intitulée *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*. Les deux pays ont reconnu une responsabilité partagée en ce qui a trait aux personnes qui entrent dans le périmètre et la nécessité d'avoir une approche commune pour contrôler les voyageurs.

<sup>1</sup> All present values and annualized values of cost and benefit estimates are in 2012 constant dollars and use 7% as the discount rate and 2015–2016 as the base year.

<sup>1</sup> Toutes les valeurs actuelles et annualisées des estimations de coûts et d'avantages sont exprimées en dollars constants de 2012, et utilisent un taux d'actualisation de 7 % et 2015-2016 comme l'année de base.

## Background

The Canada Border Services Agency (CBSA) is responsible for providing integrated border services that support national security and public safety priorities and facilitate the free flow of persons and goods that meet all requirements under the legislation administered or enforced by the Agency.

The *Customs Act* and the *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA) are important pieces of legislation administered and enforced by the Agency. The administration and enforcement of the *Customs Act* is largely the responsibility of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness. Although the Minister of Citizenship and Immigration is given general responsibility for the IRPA, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness has policy authority over enforcement of the Act, and also for conducting examinations at ports of entry (PoE). The CBSA is responsible for administering and enforcing Canada's border-related legislation, including immigration enforcement within Canada.

### Global context

Internationally, an increasing number of jurisdictions require air carriers to provide information on all passengers and crew who intend to travel to their territory. The required data elements are collected and transmitted to border control agencies, usually via an electronic communications system. Some border control agencies, such as those of the United States, Australia and the United Kingdom, have evolved to an interactive system, whereby an interchange of electronic messaging occurs between the border control authority and the air carrier. This type of system provides various responses such as "Board/No-Board," "Red Light / Green Light System" and "Authority to Carry."

Increased threats to global security have led to increased cooperation among jurisdictions in recognition of the necessity and importance of the use of reservation information, also known as passenger name record (PNR) data, in the fight against terrorism and serious transnational crime.<sup>2</sup> Earlier transmission of PNR data has been adopted as a way to address the pressures brought by the growth of global air passenger traffic, namely to facilitate faster clearance of international passengers and reduce examination time upon arrival.

### Overseas screening

Canada currently uses a variety of controls throughout the travel continuum to screen and assess the risk of travellers and their goods entering the country. These controls have evolved over time in relation to changes in threats to the integrity of Canada's immigration program, public safety and security, technological advances, and the best practices of international partners.

<sup>2</sup> On June 26, 2014, the Agreement between Canada and the European Union on the transfer and processing of Passenger Name Record data (the Canada-EU PNR Agreement) was signed, replacing an older agreement with the European Union (EU) that came into force in 2006. While Canada has taken steps to ratify the PNR Agreement, on November 20, 2014, representatives from the European Parliament proposed a motion to refer the PNR Agreement to the European Court of Justice (ECJ); this motion was passed by the European Parliament on November 25, 2014. As a result, the ECJ will now need to render an opinion on the Agreement's compliance with EU law prior to EU ratification of the PNR Agreement. The equivalent U.S.-EU and Australia-EU PNR agreements were signed in 2011 and entered into force in 2012.

## Contexte

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) est chargée de fournir des services frontaliers intégrés qui contribuent à la mise en œuvre des priorités en matière de sécurité nationale et de sécurité publique et qui facilitent le libre mouvement des personnes et des biens qui respectent toutes les exigences imposées sous le régime de la législation frontalière.

La *Loi sur les douanes* et la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR) sont des textes de loi importants qu'administre et qu'applique l'Agence. L'administration et l'application de la *Loi sur les douanes* relèvent principalement de la responsabilité du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile. Même si le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration assume la responsabilité générale de la LIPR, c'est le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile qui est responsable des politiques d'application de la LIPR, ainsi que des contrôles aux PDE. L'ASFC est chargée du contrôle d'application et de l'exécution de la législation liée aux frontières canadiennes, ce qui inclut l'exécution des lois relatives à l'immigration au Canada.

### Contexte mondial

À l'échelle internationale, un nombre croissant d'États exigent que les transporteurs aériens fournissent des renseignements sur tous les passagers et membres d'équipage qui ont l'intention de se rendre sur leur territoire. Les données exigées sont recueillies et transmises aux organismes de contrôle des frontières, généralement grâce à un système de communication électronique. Certains de ces organismes, comme ceux des États-Unis, de l'Australie et du Royaume-Uni, sont passés à un système interactif, ce qui permet l'échange de messages électroniques entre les autorités de contrôle frontalier et le transporteur aérien. Ce type de système utilise des messages du type « embarquement autorisé/non autorisé », « feu rouge / feu vert » et « autorisation de transporter ».

Les menaces croissantes qui pèsent sur la sécurité mondiale ont mené à une coopération accrue entre États, lesquels reconnaissent la nécessité et l'importance de l'utilisation des renseignements du système de réservation d'un transporteur, autrement connus sous le nom de renseignements sur le dossier du passager (renseignements DP), dans la lutte contre le terrorisme et le crime transnational grave<sup>2</sup>. La transmission plus tôt des renseignements DP a été adoptée en réaction aux pressions imposées par l'intensification du trafic aérien dans le monde entier, notamment pour traiter plus rapidement les passagers internationaux et réduire le temps de contrôle à leur arrivée.

### Contrôle à l'étranger

Le Canada applique actuellement diverses méthodes de contrôle dans l'ensemble du continuum des voyages, afin de filtrer les voyageurs et leurs marchandises entrant au pays et d'évaluer les risques qu'ils présentent. Ces contrôles ont évolué au fil du temps en fonction de l'évolution des menaces à l'intégrité du programme d'immigration du Canada et à la sécurité publique, des progrès technologiques et des pratiques exemplaires des partenaires internationaux.

<sup>2</sup> Le 26 juin 2014, l'Accord entre le Canada et l'Union européenne sur le transfert et le traitement de données des dossiers passagers (l'« Accord Canada-UE sur le DP ») a été signé et a remplacé un accord précédent avec l'Union Européenne (UE) mis en vigueur en 2006. Le 20 novembre 2014, les représentants du Parlement européen (PE) ont proposé une motion visant à soumettre l'Accord signé en 2014 à l'examen de la Cour européenne de justice (CEJ); cette motion a été adoptée par le PE le 25 novembre 2014. En conséquence, la CEJ devra désormais se prononcer sur la conformité de l'Accord avec la législation de l'UE avant que celle-ci ratifie l'Accord sur le DP. Les accords équivalents entre les États-Unis et l'UE et l'Australie et l'UE ont été signés en 2011 et sont entrés en vigueur en 2012.

The IRPA states that FNs seeking to come to Canada on a temporary basis must, before entering, apply to an officer for a temporary resident visa (TRV) or for any other document required by the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR). However, a TRV is not required for all visitors to Canada; the IRPR exempt citizens of certain countries and other specified classes of individuals from the requirement to obtain a TRV before entering Canada. As a result, the citizens of 51 countries currently do not require a visa to enter Canada.

Travellers from visa-exempt countries, excluding the U.S., represent 74% of FN travellers to Canada. Whereas FNs from visa-required countries undergo systematic overseas screening for admissibility at the time of application to enter Canada, travellers arriving from visa-exempt countries (excluding those who have applied for and received work or study permits) are only screened for admissibility upon arrival at a Canadian PoE.

#### Advance Passenger Information/Passenger Name Record (API/PNR)

CIC provides overseas screening and issues documents prescribed by the IRPA or IRPR to travellers who are determined to be admissible to Canada and to meet the requirements of the IRPA. However, as noted above, this examination process does not apply to all travellers intending to come to Canada, meaning that a significant proportion of travellers arriving in Canada are not examined prior to their departure.

All travellers must undergo examination at a PoE upon their arrival in Canada. To facilitate the examination process, the CBSA screens advance information on incoming air passengers as part of its Advanced Passenger Information/Passenger Name Record (API/PNR) program. Since 2002, commercial air carriers have been required to provide the CBSA with API and, beginning in 2003, PNR data relating to all passengers on board a commercial aircraft once it is bound for Canada. API consists of a traveller's biographic data (namely, the basic identifying information which appears in a passport), and PNR data comprises a traveller's reservation and travel itinerary contained in a carrier's departure control and reservation systems (e.g. payment methods, seat number, baggage information). Failure to provide accurate API/PNR information may result in an air carrier being penalized up to a maximum of \$3,000 per flight.

Currently, the regulations dealing with API and PNR require air carriers to submit a specific set of API data, whereas carriers are obligated to provide the CBSA with PNR data only to the extent that they already collect this information for their own business purposes. If a carrier does not collect a particular piece of data (e.g. baggage information), it would not be required to provide this information to the CBSA. The API/PNR program currently allows the CBSA to screen in-bound travellers and to identify those travellers who may warrant further examination upon arrival in Canada.

#### The role of commercial air carriers

Commercial air carriers have several obligations found under sections 148 to 150 of the IRPA. For example, carriers have an obligation not to carry to Canada any person who does not have appropriate travel documents (e.g. passports, visas, permanent

La LIPR stipule que les étrangers cherchant à entrer au Canada afin d'y séjourner temporairement doivent, avant leur arrivée, faire une demande de visa de résident temporaire (VRT) ou de tout autre document exigé par le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR) auprès d'un agent. Toutefois, le VRT n'est pas exigé pour tous les visiteurs au Canada; la LIPR exempte les citoyens de certains pays et d'autres catégories précises de personnes d'obtenir un VRT avant d'entrer au Canada. Ainsi, les citoyens de 51 pays sont actuellement dispensés de l'obligation de visa pour entrer au Canada.

Les voyageurs provenant d'un pays dispensé de l'obligation de visas (excluant les États-Unis) représentent 74 % des étrangers qui se rendent au Canada. Bien que les ressortissants étrangers de pays auxquels le visa est imposé fassent l'objet d'un filtrage systématique outre-mer qui permet de déterminer leur admissibilité au moment de leur demande d'entrée au Canada, l'admissibilité des voyageurs en provenance de pays dispensés de l'obligation de visa (à l'exception de ceux qui ont demandé et obtenu un permis de travail ou d'études) est vérifiée seulement au moment de leur arrivée au PDE canadien.

#### Information préalable sur les voyageurs/Dossier du passager (IPV/DP)

CIC procède à un filtrage outre-mer et délivre les documents exigés par la LIPR ou le RIPR aux voyageurs jugés admissibles au Canada et qui répondent aux exigences de la LIPR. Toutefois, comme il est mentionné précédemment, ce processus de contrôle ne s'applique pas à tous les voyageurs souhaitant se rendre au Canada; cela signifie qu'une proportion considérable de voyageurs arrivant au Canada ne font l'objet d'aucun contrôle avant leur départ.

Tous les voyageurs doivent faire l'objet d'un contrôle au PDE à leur arrivée au Canada. Pour faciliter ce processus, l'ASFC filtre l'information préalable sur les passagers voyageant par avion dans le cadre de son programme Information préalable sur les voyageurs/Dossier du passager (IPV/DP). Depuis 2002, les transporteurs aériens commerciaux sont exigés de fournir à l'ASFC l'IPV et, à compter de 2003, ils doivent transmettre les renseignements DP pour l'ensemble des passagers à bord d'un vol commercial à destination du Canada. L'IPV comprend les données biographiques sur le voyageur (c'est-à-dire les renseignements d'identification de base qui figurent dans un passeport), et les renseignements DP comprennent les réservations et l'itinéraire qui figurent dans les systèmes de réservation et de contrôle au départ du transporteur (par exemple modes de paiement, numéro de siège, renseignements sur les bagages). L'omission de fournir avec précision l'information de l'IPV/DP peut entraîner une amende maximale de 3 000 \$ par vol pour le transporteur.

À l'heure actuelle, les règlements applicables à l'IPV et au DP exigent des transporteurs aériens qu'ils présentent un ensemble précis de données liées à l'IPV; toutefois, les transporteurs sont seulement obligés de fournir à l'ASFC les renseignements DP qu'ils recueillent déjà dans le cadre de leurs propres activités. Si un transporteur ne recueille pas un élément de données en particulier (par exemple les détails relatifs aux bagages), il ne sera pas tenu de le fournir à l'ASFC. Le programme IPV/DP autorise actuellement l'ASFC à filtrer les voyageurs entrants et à désigner ceux d'entre eux pour lesquels un contrôle plus précis à leur arrivée au Canada pourrait être justifié.

#### Le rôle des transporteurs aériens commerciaux

Les transporteurs aériens commerciaux sont soumis à plusieurs obligations énoncées aux articles 148 à 150 de la LIPR. Par exemple, ils sont tenus de ne pas transporter vers le Canada toute personne qui ne possède pas les documents de voyage adéquats

resident cards), as prescribed by section 259 of the IRPR. All passengers must be presented, with the proper documentation, for examination by an officer upon arrival at a Canadian PoE.

Similarly, transporters must not carry to Canada a prescribed person, meaning a person belonging to a class of persons, specified in the IRPR as not allowed to enter Canada (for example, a person cannot become a temporary resident if the Minister of Citizenship and Immigration is of the opinion that such an exclusion is justified by public policy considerations).

By working cooperatively with CBSA liaison officers overseas, air carriers are also trained to look for documents that appear to be fraudulent, playing an important role in Canada's current ability to interdict potentially inadmissible or improperly documented travellers abroad.

Ultimately, a carrier will be held responsible for ensuring that the passengers they carry to Canada are not prescribed persons and that they are properly documented. If improperly documented passengers are carried, the carrier is liable for an administration fee of up to \$3,200 per improperly documented FN. Linked to this responsibility is the obligation to arrange for and/or pay for the removal from Canada of most FNs whom they have carried, or caused to be carried, to Canada who are found inadmissible upon examination at a PoE.

#### Beyond the Border Action Plan

Previously, the TRV was Canada's only mechanism for screening, prior to their arrival in the country, FNs who intend to come to Canada on a temporary basis. In 2012–13, the CBSA recorded over 2 500 improperly documented arrivals, including 1 750 FNs who arrived without a required TRV.

In 2011, Canada and the United States concluded the Beyond the Border Action Plan (<http://actionplan.gc.ca/en/page/bbg-tpf/beyond-border-action-plan>). Canada committed to mirroring its programs with similar programs in the United States that pre-screen travellers and advise air carriers of the status of passengers and travel documents. This led to the development of two initiatives:

1. the new electronic Travel Authorization (eTA) [[www.Canada.ca/eTA](http://www.Canada.ca/eTA)], led by CIC, which is designed to improve the pre-departure screening of all visa-exempt FNs, other than citizens of the United States and other exemptions indicated in the IRPR; and
2. the Interactive Advance Passenger Information (IAPI) initiative, led by the CBSA, which will serve as a pre-departure screening tool to assist air carriers in their obligations under paragraph 148(1)(a) of the IRPA by providing carriers with information concerning passengers intending to travel to Canada. IAPI will be used to determine whether Canada-bound travellers hold the appropriate documentation to enter Canada and will provide a "board" or "no-board" message based on this information to air carriers prior to an individual boarding a flight to Canada.

The regulatory amendments necessary to implement the eTA program were published in Part II of the *Canada Gazette* on April 22, 2015 (Vol. 149, No. 8).

Under the eTA program, all visa-exempt FNs, with the exception of U.S. citizens and other exemptions indicated in the IRPR, will

(par exemple passeport, visa, carte de résident permanent), comme l'exige l'article 259 de la LIPR. Tous les passagers doivent être munis des documents requis et doivent faire l'objet d'un contrôle par un agent à leur arrivée à un PDE canadien.

Dans le même esprit, les transporteurs ne doivent pas amener au Canada une personne visée par règlement, à savoir une personne appartenant à une catégorie précise, désignée dans le RIPR comme n'étant pas autorisée à entrer au Canada (par exemple, une personne ne peut pas devenir résidente temporaire si le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration juge qu'une telle exclusion est justifiée par des considérations d'intérêt public).

De plus, en collaborant avec les agents de liaison de l'ASFC à l'étranger, les transporteurs aériens sont formés pour déceler les documents qui semblent frauduleux, aidant ainsi largement le Canada à refuser à l'étranger des voyageurs qui sont potentiellement inadmissibles ou ne détiennent pas les documents requis.

En fin de compte, le transporteur est tenu responsable de s'assurer que ses passagers à destination du Canada ne sont pas des personnes visées par règlement et qu'ils possèdent les documents requis. S'il transporte des passagers qui ne sont pas munis de documents requis, le transporteur est passible de frais administratifs pouvant atteindre 3 200 \$ par étranger non muni des documents requis. Ceci est associé à la responsabilité de l'obligation de planifier et/ou de financer le renvoi du Canada de la plupart des étrangers que la compagnie aérienne a transportés ou dont elle a permis le transport vers le Canada et qui ont été identifiés comme étant inadmissibles après le contrôle au PDE.

#### Plan d'action Par-delà la frontière

Auparavant, le VRT était le seul moyen qui permettait au Canada de filtrer, avant leur arrivée au pays, les étrangers ayant l'intention de séjourner temporairement au Canada. En 2012-2013, l'ASFC a consigné plus de 2 500 arrivées de personnes non munies des documents requis, dont 1 750 étrangers qui sont arrivés sans le VRT obligatoire.

En 2011, le Canada et les États-Unis ont signé le document intitulé Par-delà la frontière : Plan d'action (<http://plandaction.gc.ca/fr/page/bbg-tpf/dela-la-frontiere-plan-daction>). Le Canada s'est engagé à mener, de front avec les États-Unis, des programmes similaires visant à filtrer les voyageurs et à aviser les transporteurs aériens du statut des passagers et de leurs documents de voyage. Cela a donné lieu à deux initiatives :

1. la nouvelle autorisation de voyage électronique (AVE) [[www.Canada.ca/AVE](http://www.Canada.ca/AVE)], administrée par CIC, qui vise à améliorer le contrôle avant le départ de tous les étrangers dispensés de visa autres que les citoyens des États-Unis et les autres exemptions indiquées dans le RIPR;
2. l'initiative relative à l'Information interactive préalable sur les voyageurs (IIPV), administrée par l'ASFC, qui servira d'outil de contrôle avant le départ afin d'aider les transporteurs aériens à s'acquitter de leur obligation en vertu de l'alinéa 148(1)a) de la LIPR en leur fournissant des renseignements relatifs aux passagers ayant l'intention de se rendre au Canada. L'IIPV sera utilisée pour déterminer si les voyageurs à destination du Canada détiennent les documents adéquats pour entrer au Canada, et un message d'embarquement autorisé/non autorisé basé sur ces renseignements sera transmis aux transporteurs aériens avant l'embarquement de la personne sur le vol à destination du Canada.

Les modifications réglementaires nécessaires pour mettre en œuvre le programme sur l'AVE ont été publiées le 22 avril 2015 dans la Partie II de la *Gazette du Canada* (vol. 149, n° 8).

En vertu du programme sur l'AVE, tous les étrangers dispensés de visa, à l'exception des citoyens américains et d'autres

be required to hold a valid eTA when seeking to enter Canada by air. Prior to travel to Canada, eTA applicants will be required to apply online, through the CIC Web site, by entering biographic, passport and background information similar to the personal information that is currently collected by an officer at a PoE in Canada. CIC will use the eTA applicant's information to make an admissibility determination using the criteria set out in the IRPA.

The purpose of the current API/PNR program is to provide officers with electronic pre-arrival passenger information so that they are equipped with the right information in a timely fashion to identify potential security threats before travellers arrive in Canada. The proposed IAPI initiative would build on Canada's existing API/PNR program by allowing the Government of Canada (GoC) to obtain passenger information earlier in the travel continuum, thus pushing the border out, by providing the CBSA with more time to screen incoming travellers for potential inadmissibility concerns and those failing to comply with Canada's immigration laws.

Moreover, the IAPI initiative would serve as a validation mechanism for the eTA, by rendering it a "visible" document for air carriers. In addition to providing a means of confirming the eTA, IAPI capability could convey information relating to visa validity, helping to detect counterfeits and/or cancelled visas. This would assist the carrier in making decisions concerning whether a passenger should be allowed to board a plane to Canada. Other travellers in violation of the IRPA are also found inadmissible at Canadian airports and must be returned to their point of departure. One of the important advantages of IAPI is that it will also screen those FNAs who are exempt from the requirement to hold a TRV (i.e. those required in the future to hold an eTA).

While most cases of inadmissibility are discovered upon examination of the traveller at a PoE, there are often cases where a traveller's inadmissibility is based on information that was known prior to the passenger's arrival in Canada. Those "known to be inadmissible" in this context include individuals who are subject to an enforced removal order (i.e. exclusion or deportation orders) and who are required to obtain an authorization to return to Canada (ARC) but have not done so, and individuals who are the subject of a ministerial declaration deeming them inadmissible to Canada for public policy reasons pursuant to subsection 22.1(1) of the IRPA (a "section 22.1 declaration"). Although they represent a small portion of overall passenger volume, such occurrences can cause significant expenses, delays and inconvenience for international travellers, air carriers and the GoC. Together, the eTA and IAPI initiatives would strengthen Canada's approach to screening travellers and further align U.S. and Canadian risk assessment procedures.

### Issues

Limitations associated with the current regulatory regime governing transporter obligations and the CBSA's screening processes create potential immigration integrity, public safety and national security concerns for the GoC.

#### Immigration integrity and public safety

The GoC currently has a limited capacity to identify, prior to their departure for Canada, FNAs known to be inadmissible to Canada.

exemptions prévues par la LIPR, seront tenus de posséder une AVE valide pour se rendre au Canada par avion. Avant leur voyage au Canada, ils devront faire leur demande d'AVE en ligne, sur le site Web de CIC, en entrant leurs données biographiques, les renseignements sur leur passeport et des renseignements de base similaires aux renseignements personnels actuellement recueillis par un agent à un PDE au Canada. CIC utilisera les renseignements relatifs aux demandeurs d'AVE pour déterminer les enjeux potentiels d'inadmissibilité en utilisant les critères énoncés dans la LIPR.

L'objectif du programme actuel de l'IPV/DP est de fournir de l'information électronique sur les passagers avant qu'ils arrivent au Canada, afin que les agents aient en main l'information pertinente dans un délai convenable et que ceux-ci puissent identifier des menaces potentielles à la sécurité. L'initiative proposée de l'IIPV s'appuiera sur le programme existant de l'IPV/DP, ce qui permettra au GC d'obtenir de l'information sur les passagers plus tôt dans le continuum du voyage. Ainsi, cette initiative repoussera la frontière et fournira davantage de temps à l'ASFC pour effectuer du ciblage sur les passagers qui arrivent au Canada afin d'identifier ceux qui représentent des préoccupations potentielles d'inadmissibilité et ceux qui ne respectent pas la législation relative à l'immigration.

En outre, l'initiative relative à l'IIPV servirait de mécanisme de validation de l'AVE, en le transformant en un document « visible » pour les transporteurs aériens. L'IIPV servirait non seulement à confirmer l'AVE, mais aussi à fournir des renseignements sur la validité des visas, ce qui faciliterait la détection des visas frauduleux et/ou annulés. Cela aiderait le transporteur à décider s'il autorise ou non une personne à monter à bord d'un avion à destination du Canada. D'autres voyageurs enfreignant la LIPR sont aussi jugés inadmissibles à leur arrivée dans les aéroports canadiens et doivent être renvoyés à leur point de départ. Un des avantages importants de l'IIPV tient au fait qu'elle permettra aussi de contrôler les étrangers dispensés de l'obligation de posséder un VRT (ceux qui, à l'avenir, devront posséder une AVE).

Tandis que la plupart des cas d'inadmissibilité sont découverts lors du contrôle au PDE, il arrive souvent que cette interdiction soit fondée sur des renseignements dont l'ASFC disposait avant l'arrivée du passager au Canada. Dans ce contexte, les personnes dont l'inadmissibilité est connue sont celles qui sont visées par une mesure de renvoi appliquée (exclusion ou expulsion) et qui étaient tenues d'obtenir une autorisation de retour au Canada (ARC) mais qui ne l'ont pas fait, ou les personnes visées par une déclaration ministérielle les jugeant inadmissibles au Canada pour des raisons d'intérêt public, conformément à l'article 22.1 de la LIPR. Bien que ces situations représentent une petite proportion des volumes totaux de passagers, elles génèrent des dépenses considérables, des retards et des désagréments importants pour les voyageurs étrangers, le transporteur aérien et le GC. L'AVE et l'IIPV combinées renforceraient la méthode canadienne de contrôle des voyageurs et harmoniseraient davantage les méthodes américaines et canadiennes d'évaluation des risques.

### Enjeux

Les limites associées au régime réglementaire actuel qui définit les obligations des transporteurs et les processus de contrôle de l'ASFC soulèvent des préoccupations potentielles pour le GC liées à l'intégrité du système d'immigration, à la sécurité publique et à la sécurité nationale.

#### Intégrité du système d'immigration et sécurité publique

À l'heure actuelle, le GC dispose de capacités limitées pour identifier, avant leur départ pour le Canada, les étrangers dont l'inadmissibilité est connue.

Dealing with FNs who are known to be inadmissible once they arrive at a PoE, as opposed to preventing their arrival in the first place, is inefficient for the CBSA and for commercial transporters, and hinders the free flow of legitimate travellers into Canada. Officers must interview the traveller, make a determination of inadmissibility, and complete the required documentation. All of this takes time and resources that could otherwise be utilized to scrutinize other travellers of unknown risk. Air carriers may then be responsible for costs associated with returning inadmissible FNs to their point of departure, as well as medical costs where situations arise on arrival.

Travellers who have previously been found inadmissible under the IRPA could represent public safety threats should they gain re-entry to Canada. For example, FNs previously deported due to violent weapons-related offenses, but who are citizens of countries not subject to visa requirements, can board flights to Canada and, upon arrival, are identified as inadmissible at a PoE.

According to paragraph 148(1)(a) of the IRPA, transporters have an obligation not to carry to Canada persons who do not hold prescribed documents or those persons who are prescribed. Prescribed documents are listed in section 259 of the IRPR, while prescribed persons are listed in section 258.1. Canada's new eTA, issued by CIC, will not appear in a traveller's passport and therefore cannot be verified by air carriers before a traveller boards a flight to Canada. The GoC currently has no means to systematically provide this information to an air carrier prior to a flight's departure for Canada.

#### National security

CBSA targeting officers are afforded limited time frames to perform their analyses before travellers arrive in Canada, including any required coordination with intelligence officers and law enforcement partners. This coordination process can often take time, which is not always available when PNR is only received upon departure and a flight is of short duration.

Sufficient advance warning of a high-risk traveller's impending arrival at a PoE would allow the CBSA's targeting program to put appropriate resources in place to meet and escort these travellers safely off the aircraft for secondary examination when such actions are deemed necessary and appropriate. This is congruent with the work currently being performed by the program; the IAPI initiative would simply allow the CBSA's National Targeting Centre to receive PNR data earlier in the travel continuum to further assist it in fulfilling its mandate.

#### **Objectives**

The IAPI initiative would introduce regulatory amendments which would serve to strengthen Canada's immigration program, thereby benefitting public safety and national security, as well as establishing a basis for future priorities in these areas.

#### Immigration integrity and public safety

The proposed regulatory amendments would modernize the regulatory regime underpinning the legal obligations imposed on commercial transporters in the air mode by accounting for electronic transmission and validation of information, and by updating the regulations to reflect current requirements with respect to acceptability of removal arrangements (i.e. the proposed amendments would remove negative language — what is not acceptable

Gérer le cas des ressortissants étrangers dont l'inadmissibilité est connue alors qu'ils sont déjà arrivés à un PDE, plutôt que de prévenir leur arrivée, n'est pas efficace pour l'ASFC ni pour les transporteurs commerciaux, ce qui nuit à la libre circulation des personnes entrant au Canada en toute légitimité. Les agents doivent alors interroger le voyageur, déterminer son inadmissibilité et remplir les documents nécessaires. Ceci nécessite du temps et des ressources qui pourraient être mieux consacrés au contrôle d'autres voyageurs dont le risque est inconnu. Les transporteurs aériens pourraient alors avoir à assumer les coûts associés au renvoi des étrangers vers leur point de départ, ainsi que les frais médicaux engagés à leur arrivée, le cas échéant.

Les voyageurs qui ont déjà été jugés inadmissibles en vertu de la LIPR pourraient présenter une menace pour la sécurité publique s'ils parvenaient à entrer de nouveau au Canada. Par exemple, les étrangers qui ont été expulsés préalablement en raison d'infractions violentes avec arme à feu, mais qui sont citoyens de pays exemptés de visa, peuvent monter à bord d'un avion à destination du Canada et, à leur arrivée, être inadmissibles au PDE.

Conformément à l'alinéa 148(1)a) de la LIPR, les transporteurs sont tenus de ne pas amener au Canada les personnes qui ne sont pas munies des documents réglementaires ou celles qui sont visées par règlement. Les documents réglementaires sont énumérés à l'article 259 de la LIPR, tandis que les personnes visées par règlement le sont à l'article 258.1. La nouvelle AVE canadienne, délivrée par CIC, ne figurera pas dans le passeport du voyageur, et ne pourra donc pas être vérifiée par le transporteur aérien avant que le voyageur monte à bord d'un avion à destination du Canada. Actuellement, le GC n'a aucun moyen de fournir systématiquement cette information à un transporteur aérien avant le départ d'un vol pour le Canada.

#### Sécurité nationale

Les agents de ciblage de l'ASFC ont peu de temps pour effectuer leurs analyses avant que les voyageurs arrivent au Canada, ce qui inclut la coordination nécessaire avec les agents du renseignement et les forces de police. Ce processus de coordination prend souvent du temps, qui n'est pas toujours disponible quand le DP n'est reçu qu'au moment du départ et que le vol est de courte durée.

Si l'ASFC était avertie assez longtemps à l'avance du risque élevé que présente l'arrivée de voyageurs au PDE, elle pourrait, dans le cadre de son programme de ciblage, repérer les ressources appropriées et escorter ces voyageurs en toute sécurité à leur sortie de l'avion, en vue d'un contrôle secondaire, si ces mesures sont jugées nécessaires et appropriées. Cela va dans le sens des travaux actuellement accomplis dans le cadre du programme; l'initiative relative à l'IIPV permettrait simplement au Centre national de ciblage de l'ASFC de recevoir les renseignements DP plus tôt dans le continuum des voyages, et de s'acquitter ainsi encore plus facilement de son mandat.

#### **Objectifs**

L'initiative relative à l'IIPV modifierait la réglementation afin de renforcer le programme d'immigration du Canada, ce qui serait bénéfique pour la sécurité publique et nationale, tout en établissant les futures priorités dans ces domaines.

#### Intégrité du système d'immigration et sécurité publique

Les modifications proposées moderniseraient le régime de réglementation qui définit les obligations imposées aux transporteurs aériens commerciaux, en tenant compte de la transmission et de la validation électroniques des renseignements, et en mettant à jour cette réglementation afin de tenir compte des exigences actuelles visant l'acceptabilité des modalités de renvoi (c'est-à-dire, ces modifications supprimeraient les formulations négatives,



regarding removal arrangements — and replace it with positive obligations — positive in terms of what is acceptable regarding removal arrangements). At the same time, amendments would provide the CBSA with the authority to introduce a systematic mechanism to screen travellers and verify their travel document status, including the existence of a valid eTA, and to communicate this information, typically within seconds or minutes, to air carriers prior to a commercial flight's departure for Canada.

This information would contribute to reducing the administrative and financial burden on the GoC and commercial air transporters associated with removing from Canada FNs whose incorrect or incomplete travel documents (such as the lack of an eTA) could have been detected by the air carrier and the CBSA prior to the departure of the flight to Canada.

By identifying, in advance, travellers who are known to present admissibility concerns and communicating this fact to air carriers via “no-board” messages, the carriage of these travellers to Canada, interaction between individuals known to be inadmissible to Canada and CBSA officers and other travellers on Canadian soil could be minimized or even prevented.

#### National security

The proposed regulatory amendments would permit the CBSA to obtain API and PNR data earlier in the travel continuum, thereby increasing the effectiveness of CBSA air mode targeting and intelligence activities by allowing additional time to address any potential high-risk travellers. The proposed regulatory amendments related to pre-departure PNR would come into force at a later date than those with respect to API. Therefore, although there will be national security benefits realized by the IAPI initiative, many of these benefits would be realized at a later date.

#### **Description**

##### Proposed regulatory amendments in support of the IAPI program

The regulatory framework underpinning the CBSA's current API/PNR program comprises four sets of regulations made under the authority of the *Customs Act* and the IRPA. The proposed regulatory amendments would be made pursuant to subsections 8.1(8), 107.1(1) and 109.1(3), and paragraphs 164(i) and (j) of the *Customs Act*, and to subsection 5(1) and sections 150 and 150.1 of the IRPA.

The IAPI regulatory proposal would amend the following four sets of regulations.

##### Regulations made under the *Customs Act*:

1. *Passenger Information (Customs) Regulations*
2. *Designated Provisions (Customs) Regulations*

##### Regulations made under the IRPA:

3. *Immigration and Refugee Protection Regulations*
4. *Protection of Passenger Information Regulations*

The proposed amendments to these regulations are described below.

An explanation of how the various amendments interact to make up the IAPI program follows the description of the amendments proposed to each set of regulations.

ce qui n'est pas acceptable dans les modalités de renvoi, et les remplacerait par des obligations positives définissant ce qui est acceptable). Parallèlement, ces modifications autoriseraient l'ASFC à créer un mécanisme systématique de contrôle des voyageurs et à vérifier leurs documents de voyage, notamment l'existence d'une AVE valide, et à communiquer ces renseignements (généralement dans un délai de quelques secondes/minutes) aux transporteurs aériens avant le départ des vols commerciaux pour le Canada.

Cette information permettra de réduire le fardeau administratif et financier du GC et des transporteurs aériens associé au renvoi du Canada d'étrangers dont les documents de voyage sont inadéquats ou incomplets (par exemple absence d'AVE) et qui pourraient avoir été détectés par le transporteur et l'ASFC avant le départ du vol pour le Canada.

En identifiant à l'avance les voyageurs qui soulèvent des préoccupations quant à leur admissibilité, et en informant les transporteurs aériens de cette situation par des messages d'embarquement non autorisé, le transport de ces personnes jusqu'au Canada, les interactions entre, d'une part, les personnes dont l'inadmissibilité est connue et, d'autre part, les agents de l'ASFC et les autres voyageurs sur le sol canadien pourraient être minimisés ou même évités.

#### Sécurité nationale

Les modifications réglementaires proposées permettraient à l'ASFC d'obtenir l'IPV et les renseignements DP plus tôt dans le continuum des voyages, ce qui renforcerait l'efficacité des activités de ciblage du transport aérien et de collecte du renseignement de l'ASFC, en lui donnant plus de temps pour gérer les éventuels voyageurs à haut risque. Les modifications réglementaires proposées visant les renseignements DP préalables au départ entreraient en vigueur plus tard que celles qui visent l'IPV. Ainsi, même si l'initiative relative à l'IIPV générera des avantages pour la sécurité nationale, plusieurs de ces avantages se concrétiseront plus tard.

#### **Description**

##### Modifications réglementaires proposées à l'appui de l'initiative relative à l'IIPV

Le cadre de réglementation applicable au programme actuel de l'IPV/DP de l'ASFC comprend quatre règlements adoptés dans le cadre de la *Loi sur les douanes* et de la LIPR. Les modifications proposées seraient apportées en vertu des paragraphes 8.1(8), 107.1(1) et 109.1(3) et des alinéas 164*i* et *j* de la *Loi sur les douanes*, et du paragraphe 5(1) et des articles 150 et 150.1 de la LIPR.

Les modifications réglementaires proposées relatives à l'IIPV modifieraient les quatre règlements suivants :

##### Règlements d'application de la *Loi sur les douanes* :

1. *Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)*
2. *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*

##### Règlements d'application de la LIPR :

3. *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*
4. *Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers*

Les modifications proposées à ces règlements sont décrites ci-dessous.

Une explication de la façon dont les diverses modifications interagissent pour constituer l'initiative relative à l'IIPV suit la description des modifications proposées pour chaque règlement.

## Notes

The obligations arising from the regulatory amendments described below, in many cases, would apply to all commercial transporters in all modes of travel, but will, for the present time, only be enforced in the air mode until such time as the GoC decides to enforce these obligations for commercial transporters in other modes of travel (marine, rail, highway).

For the purposes of this section, the description of messages as “board” and “no-board” will serve to illustrate the decision points. The actual messages to be transmitted to the air carriers will be in a code format.

### 1. Passenger Information (Customs) Regulations (PICR)

Pursuant to section 107.1 of the *Customs Act*, the Minister may require that prescribed information be provided about any person on board or expected to be on board a conveyance within the prescribed time and in the prescribed manner. However, the PICR made under section 107.1 of the Act only refer to specific information being provided to the CBSA for all persons on board a commercial conveyance at the time of departure [emphasis added].

Under the current API/PNR program, commercial air carriers provide the CBSA with API/PNR data beginning at the time of departure. The Agency is therefore currently unable to legally compel commercial air carriers to provide passenger information prior to a flight's departure for Canada. The IAPI initiative is predicated on the idea that the Agency will receive API data from air carriers in advance of departure, which will provide the CBSA sufficient time to alert air carriers of the fact that passengers may be prescribed persons or may not hold prescribed documents.

The proposed amendments to the PICR would amend these regulations to match the language of subsection 107.1(1) of the *Customs Act*, which provides for the transmission of information about any person on board or expected to be on board a conveyance [emphasis added]. This amendment would permit the provision of this information to the Agency earlier in the travel continuum. Under the IAPI initiative, therefore, the CBSA would have a legal basis to require that air carriers provide the advance passenger information prior to the departure of passengers for Canada, rather than upon departure of the aircraft.

The proposed amendments to the PICR would also amend or add definitions, including those for “reservation system,” “crew member,” and “time of departure,” applicable to commercial conveyances. Additionally, the amendments would prescribe the circumstances and the conditions under which the regulations would apply, and the general classes of persons to whom the regulations would apply.

The proposed amendments related to API in the PICR would specify that air carriers submit API data to the CBSA “not later than the time of departure” to allow for the provision of API associated with crew members to the CBSA no later than one hour before the time of departure. The proposed amendments would align the API elements described in the PICR with those found at section 269 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* to the extent possible.

The proposed regulatory amendments related to pre-departure PNR would come into force at a later date, based on considerations

## Remarques

Il convient également de noter que les obligations découlant des modifications réglementaires décrites ci-dessous, dans plusieurs cas, seront applicables à tous les transporteurs commerciaux dans tous les modes de transports, bien que pour le moment, ces obligations ne seront exécutables que dans le mode aérien, et ce, jusqu'à ce que le GC décide d'exécuter ces obligations à l'encontre des transporteurs commerciaux des autres modes de transports (marine, ferroviaire, routier).

Dans la présente section, les messages d'embarquement autorisé/non autorisé serviront à illustrer les points de décision. Les messages qui seront transmis aux transporteurs aériens seront sous forme de codes.

### 1. Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes) [RRRP]

En vertu de l'article 107.1 de la *Loi sur les douanes*, le ministre peut exiger que des renseignements réglementaires sur toute personne qui est ou devrait être à bord d'un moyen de transport soient fournis dans les délais et selon les modalités réglementaires. Toutefois, le RRRP pris en vertu de l'article 107.1 de la Loi ne fait référence qu'à des renseignements précis devant être fournis à l'ASFC sur toute personne se trouvant à bord d'un moyen de transport commercial au moment de son départ [soulignement ajouté].

Dans le programme actuel de l'IPV/DP, les transporteurs aériens commerciaux fournissent des données IPV/DP à l'Agence au moment du départ. Ainsi, l'Agence est présentement incapable de contraindre les transporteurs aériens commerciaux à fournir des renseignements sur les passagers avant le départ de leurs vols pour le Canada. L'initiative relative à l'IIPV repose sur l'idée selon laquelle l'ASFC recevra l'IPV avant le départ des transporteurs aériens commerciaux, ce qui lui laissera assez de temps pour alerter les transporteurs aériens du fait que certains passagers peuvent être des personnes visées par règlement ou non munies des documents réglementaires.

Les modifications apportées au RRRP s'adapteraient à la formulation du langage du paragraphe 107.1(1) de la *Loi sur les douanes*, qui prévoit la transmission de renseignements sur toute personne qui est ou devrait être à bord d'un moyen de transport. Cette modification permettrait la cueillette de ces renseignements plus tôt dans le continuum des voyages. Selon l'initiative de l'IIPV, l'ASFC pourrait contraindre les transporteurs aériens de fournir l'information préalable sur les voyageurs avant le départ des passagers pour le Canada, plutôt qu'au moment du départ.

Les modifications proposées au RRRP modifieraient ou ajouteraient également des définitions, incluant celles relatives aux « système de réservation », « membres de l'équipage » et « moment du départ », applicables au transport commercial. De plus, les modifications prévoiraient les circonstances et les conditions dans lesquelles les règlements s'appliqueront et les catégories de personnes visées par les règlements.

Les modifications réglementaires proposées liées à l'IPV dans le RRRP stipuleraient que les transporteurs aériens soumettent l'IPV à l'ASFC « au plus tard au moment du départ » alors que la soumission de l'IPV relative aux membres d'équipage serait soumise à l'ASFC au plus tard une heure avant l'heure de départ prévue. Les modifications réglementaires proposées harmoniseraient les éléments de l'IPV décrits dans le RRRP avec ceux qu'énonce l'article 269 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* dans la mesure du possible.

Les modifications réglementaires proposées liées aux renseignements DP préalables au départ entreraient en vigueur à une

such as ratification of the Canada-EU PNR Agreement or, if deemed necessary, national security interests.

These proposed amendments would require commercial air carriers to transmit PNR data no later than 72 hours before the time of departure. In addition, air carriers would be required to provide updates (i.e. where new information is received) no later than 24 hours before the time of departure, 8 hours before the time of departure and at the time of departure. The PNR elements that air carriers are required to transmit to the CBSA, where already collected, are set out in the proposed Schedule to the PICR.

Until the proposed amendments related to pre-departure PNR come into force, air carriers will continue to be obligated to provide PNR data at “the time of departure.”

The proposed amendments would specify that air carriers must provide flight header information when providing both new and updated API and PNR data (on each person carried or expected to be carried) to the CBSA. Flight header information would include the following data elements:

- Date and time of departure;
- Location of the last point of embarkation prior to arriving in Canada;
- Date and time of arrival;
- Location of the first point of debarkation in Canada; and
- Commercial air carrier flight code.

The inclusion of flight header information is necessary to ensure that passengers are associated with the correct flight (via the close-out message, described below), and to ensure that “board/no-board” messages are provided to air carriers for each passenger at the appropriate time.

The proposed amendments would add the Unique Passenger Reference (UPR) associated with each traveller as a data element that must be provided to the CBSA. The UPR will be generated by the commercial air carrier for all passengers specifically for the purpose of communication with the CBSA. The “board/no-board” message is attached to the UPR, rather than the traveller’s name, for privacy reasons. This reference is primarily used for passengers; however, the UPR may also be assigned to crew members in cases where they are reported as passengers by the air carrier.

The PICR would also be amended to require air carriers to provide a close-out message for each flight no later than 30 minutes after the time of departure. This message would indicate the UPR of all the passengers actually on board the flight and would associate the passengers on board the flight to the flight header elements described above. This would permit the CBSA to link each passenger to the flight on which they would be arriving to Canada.

The proposed amendments would also obligate air carriers to notify the CBSA when they become aware of any new or corrected information.

Section 164.1 of the *Customs Act* provides that regulations made under the Act “may incorporate by reference any material, regardless of its source, either as it exists on a particular date or as amended from time to time.” The proposed amendments would incorporate by ambulatory reference (that is, as amended from time to time) the *CBSA Carrier Messaging Requirements (CMR)* document into the PICR. The CMR sets out the technical requirements, specifications and procedures required to interact with the CBSA’s

date ultérieure, selon des considérations telles que la ratification de l’Accord Canada-UE sur le DP ou si cela est jugé nécessaire, pour les intérêts du Canada en matière de sécurité nationale.

Ces modifications proposées exigeraient des transporteurs aériens commerciaux qu’ils transmettent les renseignements DP au plus tard 72 heures avant l’heure de départ prévue. De plus, les transporteurs aériens seront tenus de fournir des mises à jour (c’est-à-dire lorsque de nouvelles informations sont reçues) au plus tard 24 heures avant l’heure de départ, 8 heures avant l’heure de départ et au moment du départ. Les éléments du DP que les transporteurs aériens seront tenus de transmettre à l’ASFC, lorsqu’ils sont déjà recueillis, sont énoncés dans l’annexe proposée au RRRP.

Jusqu’à ce que les modifications proposées reliées aux renseignements DP préalables au départ entrent en vigueur, les transporteurs aériens continueront d’être obligés de fournir les renseignements DP au moment du départ.

Les modifications proposées stipuleraient que les transporteurs aériens doivent fournir les renseignements de l’en-tête du vol lorsqu’ils transmettent à l’ASFC les nouvelles données et les mises à jour (à propos de chaque personne transportée ou sur le point d’être transportée) de l’IPV et du DP. Les renseignements de l’en-tête du vol incluraient les données suivantes :

- les date et heure de départ;
- le lieu du départ du dernier point d’embarquement avant l’arrivée au Canada;
- les date et heure d’arrivée;
- le lieu du premier point de débarquement au Canada;
- le code du vol du transporteur aérien commercial.

Il est nécessaire d’inclure les renseignements de l’en-tête du vol afin de garantir que les passagers sont associés au bon vol (grâce au message de fermeture, décrit ci-dessous), et de garantir que les messages d’embarquement autorisé/non autorisé sont fournis aux transporteurs aériens au moment approprié pour chaque passager.

Les modifications proposées ajouteraient la référence unique du passager (RUP) associée à chaque voyageur comme élément de données qu’il faut fournir à l’ASFC. La RUP sera générée par le transporteur aérien commercial pour tous les passagers spécifiquement aux fins de communication avec l’ASFC. Le message d’embarquement autorisé/non autorisé est joint à la RUP, plutôt qu’au nom du voyageur, pour des raisons de protection de la vie privée. En général, cette référence est utilisée principalement pour les passagers; cependant, la RUP peut également être attribuée aux membres de l’équipage lorsque ceux-ci sont déclarés comme passagers par le transporteur aérien.

Il faudrait également modifier le RRRP pour exiger des transporteurs aériens qu’ils fournissent un message de fermeture pour chaque vol au plus tard 30 minutes après l’heure du départ. Ce message indiquerait la RUP de tous les passagers réellement à bord de l’avion et les associerait aux éléments de l’en-tête du vol décrit ci-dessus. Cela permettrait à l’ASFC d’établir un lien entre chaque passager et le vol les amenant au Canada.

Les modifications proposées obligerait également les transporteurs aériens à aviser l’ASFC quand ils prennent connaissance d’une nouvelle information ou d’une information corrigée concernant l’information déjà soumise.

L’article 164.1 de la *Loi sur les douanes* stipule que « [p]eut être incorporé par renvoi dans un règlement tout document — quelle que soit sa provenance —, soit dans sa version à une date donnée, soit avec ses modifications successives. » Les modifications proposées incorporeraient par renvoi dynamique (c’est-à-dire, modifié de temps à autre) dans le RRRP le document intitulé *Exigences de l’ASFC relatives à la messagerie des transporteurs (ERMT)*. L’ERMT énonce les exigences, spécifications et pratiques

system. Incorporating the CMR into the PICR would mean that information prescribed by the PICR must be transmitted to the CBSA in accordance with the technical requirements, specifications and procedures set out in the CMR.

It should be noted that the CMR will be republished annually, and will be publicly distributed to allow reasonable time for impacted clients to review and incorporate any changes related to the technical requirements, specifications and procedures prior to the enforcement of any new system requirements.

## 2. Designated Provisions (Customs) Regulations (DPCR)

The DPCR designates various provisions of the *Customs Act* and regulations made under the *Customs Act*. If a provision designated by the DPCR is violated, the CBSA may issue an administrative monetary penalty (AMP) to the offender. Item 50 of Schedule 1, Part 1, to the DPCR designates section 107.1 of the *Customs Act*: “Failing to provide, or provide access to, prescribed information about any person on board a conveyance in advance of, or within a reasonable time after, the arrival of the conveyance in Canada.”

In 2012, the provision on passenger information in subsection 107.1(1) of the *Customs Act* was amended to include information about “any person on board or expected to be on board a conveyance” [emphasis added]. Item 50 of Schedule 1 of the DPCR references section 107.1, but still employs the more limited wording “any person on board,” which was used in the *Customs Act* prior to the 2012 amendments.

The proposed amendments would align the wording of the DPCR with that of subsection 107.1(1) of the *Customs Act* and would therefore permit the CBSA to issue AMPs for failure to provide advance information according to the new IAPI transmission time frames (reflected in the amendments to the PICR described above).

## 3. Immigration and Refugee Protection Regulations (IRPR)

The IRPR are quite extensive and cover all aspects of temporary and permanent residence in Canada, from applying to visit or immigrate to being removed for various reasons. Part 17 of the IRPR (sections 258.1 to 287) describes the obligations transporters have with respect to the travellers they carry to Canada and to their crew. Among other things, Part 17 sets out who should not be carried to Canada (prescribed persons) and the documents that must be held by travellers coming to Canada (prescribed documents). Part 17 also provides that the CBSA may levy an administration fee against a carrier in the event the carrier fails to meet its transporter obligations under Part 17.

The proposed amendments to the IRPR would amend various definitions, such as “administration fee,” “agent,” and “transporter,” to better reflect the operational reality of the IAPI initiative, and the impact this initiative would have on the overall transporter obligation regime described in Part 17 of the IRPR. It should be noted that some provisions will apply to the general class of transporters and other provisions will be limited to commercial transporters.

According to paragraph 148(1)(a) of the IRPA, a transporter is prohibited from carrying to Canada a person who is prescribed or does not hold the prescribed documents. Prescribed persons are identified in section 258.1 of the IRPR; prescribed documents are identified in section 259 of the IRPR.

techniques nécessaires à l’interaction avec le système de l’ASFC. Son intégration au RRRP signifierait que les renseignements exigés par le RRRP doivent être transmis à l’ASFC conformément aux exigences, spécifications et pratiques techniques énoncées dans l’ERMT.

Il faut noter que l’ERMT sera republié chaque année, et distribué au public afin de laisser assez de temps aux clients touchés d’examiner et d’intégrer tout changement lié aux exigences, spécifications et pratiques techniques avant l’exécution de toute nouvelle exigence liée au système.

## 2. Règlement sur les dispositions désignées (douanes) [RDD]

Le RDD désigne diverses dispositions de la *Loi sur les douanes* et de ses règlements d’application. Si une disposition désignée par le RDD est enfreinte, l’ASFC peut imposer une pénalité au contrevenant. L’article 50 de la partie 1 de l’annexe 1 du RDD désigne l’article 107.1 de la *Loi sur les douanes* : « Avoir omis de fournir des renseignements réglementaires sur toute personne à bord d’un moyen de transport ou d’y donner accès avant l’arrivée du moyen de transport au Canada ou dans un délai raisonnable après son arrivée ».

En 2012, la disposition portant sur les renseignements relatifs aux passagers du paragraphe 107.1(1) de la *Loi sur les douanes* a été modifiée afin d’inclure les renseignements relatifs à « toute personne qui est ou devrait être à bord d’un moyen de transport » [soulignement ajouté]. L’article 50 de l’annexe 1 du RDD fait référence à l’article 107.1, mais emploie encore la formulation plus limitée « toute personne qui est à bord », qui était utilisée dans la *Loi sur les douanes* avant les modifications de 2012.

Les modifications proposées harmoniseraient la formulation du RDD avec celle du paragraphe 107.1(1) de la *Loi sur les douanes* et permettraient ainsi à l’ASFC d’imposer des SAP pour omission de fournir les renseignements à l’avance conformément aux nouveaux délais de transmission de l’IIPV (reflétés dans les modifications apportées au RRRP susmentionnées).

## 3. Règlement sur l’immigration et la protection des réfugiés (RIPR)

Le RIPR est très vaste et couvre tous les aspects de la résidence temporaire et permanente au Canada, de la demande à titre de visiteur ou d’immigrant au renvoi pour diverses raisons. La partie 17 du RIPR (articles 258.1 à 287) décrit les obligations des transporteurs à l’égard des voyageurs et de l’équipage qu’ils transportent au Canada. Entre autres choses, la partie 17 indique qui ne devrait pas être transporté au Canada (personnes visées par règlement) et les documents dont doivent être munis les voyageurs arrivant au Canada (documents réglementaires). La partie 17 stipule en outre que l’ASFC peut imposer des frais administratifs à un transporteur s’il ne s’acquitte pas de ses obligations de transporteur en vertu de la partie 17.

Les modifications proposées au RIPR modifieraient les diverses définitions telles que « frais administratifs » (version anglaise), « mandataire », et « transporteur », afin qu’elles tiennent mieux compte de la réalité opérationnelle de l’initiative relative à l’IIPV et de l’impact qu’aurait cette initiative sur les obligations globales des transporteurs définies à la partie 17 du RIPR. Il est à noter que certaines dispositions s’appliqueront à la catégorie générale des transporteurs et d’autres dispositions seront limitées aux transporteurs commerciaux.

Conformément à l’alinéa 148(1)(a) de la LIPR, un transporteur est interdit de transporter au Canada une personne qui est visée par règlement ou n’est pas munie des documents réglementaires. Les personnes visées par règlement sont définies à l’article 258.1 du RIPR; les documents réglementaires sont définis à l’article 259 du RIPR.

Currently, the only persons prescribed by section 258.1 of the IRPR are FNs who are the subject of a section 22.1 declaration by the Minister of Citizenship and Immigration. The proposed amendments would add FNs who are required to obtain, but do not hold, an ARC as a new class of prescribed persons. Travellers who are not required to obtain an eTA (e.g. U.S. citizens), but who are subject to a deportation order or an exclusion order, are generally inadmissible to Canada without an ARC (accompanying family members who had been removed from Canada along with the inadmissible FN are excepted from this ARC requirement). All persons seeking to enter Canada who do not have an ARC would be added to the classes of prescribed persons, regardless of the mode of travel used. In the air mode, the IAPI initiative would enable the CBSA to send carriers a “no-board” message should such a person attempt to board a flight to Canada.

It is also proposed to amend section 259 of the IRPR to add the eTA to the list of prescribed documents that a traveller may be required to possess before coming to Canada. This addition, as well as the addition of administration fee assessments against commercial transporters who carry FNs without eTAs, would allow the CBSA to enforce the eTA requirement.

Pursuant to paragraph 148(1)(c) of the IRPA, a transporter has an obligation, in accordance with the regulations, to arrange for a medical examination and medical treatment of a person it carries to Canada, if required. Section 263 of the IRPR currently limits this obligation to apply only in respect of FNs carried if a report is prepared under subsection 44(1) of the IRPA, or to those who are members of a crew or who are entering Canada to become members of a crew.

The proposed amendments to section 263 of the IRPA would provide that medical examination and treatment would apply to commercial transporters (e.g. air carriers) but not to the general class of transporters, as this class is fairly broad and encompasses international tunnel/bridge operators and designated airport authorities, among others. The administrative formality of requiring a report under section 44 of the IRPA for these obligations to come into play would be removed, thus enlarging the scope of the class of foreign nationals to whom this provision would apply. However, this section would also be amended to clarify conditions under which transporters would be excluded from this obligation.

Subsection 269(1) of the IRPR enumerates the data elements that make up API in the immigration context; PNR elements are referred to in subsection 269(2) of the IRPR.

The proposed amendments to section 269 of the IRPR would mirror the language used in section 107.1 of the *Customs Act*; specifically, the section would state that advance information must be provided concerning persons “expected to be” carried by a commercial vehicle.

One additional data element would be added to the advance information prescribed by the IRPR: the unique passenger reference associated to each traveller (the UPR is described above, under PICR). The UPR will be used by the CBSA when transmitting a “board” or a “no-board” message to a carrier, as well as when a carrier provides a “close-out message” to the CBSA. A schedule would be added to the IRPR, specifically listing PNR elements that air carriers would be required to provide to the CBSA, should they already collect them for their own business purposes.

À l’heure actuelle, les seules personnes visées par l’article 258.1 du RIPR sont les ressortissants étrangers faisant l’objet d’une déclaration du ministre de la Citoyenneté et de l’Immigration visée à l’article 22.1 de la LIPR. Les modifications proposées y ajouteraient les étrangers qui sont tenus d’obtenir une ARC en tant que membres d’une nouvelle catégorie de personnes visées par règlement, mais n’en sont pas munis. Les voyageurs qui ne sont pas tenus d’obtenir une AVE (par exemple les citoyens américains), mais sont visés par une mesure d’expulsion ou d’exclusion, sont généralement inadmissibles au Canada sans une ARC (les membres de la famille qui avaient été renvoyés du Canada avec un ressortissant étranger inadmissible sont exemptés de cette exigence). Les personnes cherchant à entrer au Canada et n’ayant pas d’ARC seraient ajoutées aux catégories de personnes visées par règlement indépendamment du mode de transport. Dans le mode aérien, l’initiative relative à l’IIPV permettrait à l’ASFC d’envoyer au transporteur un message d’embarquement non autorisé si une telle personne tentait d’embarquer à bord d’un vol à destination du Canada.

Il est proposé aussi de modifier l’article 259 du RIPR, afin d’ajouter l’AVE à la liste des documents réglementaires dont un voyageur pourrait devoir être muni avant d’arriver au Canada. Cet ajout, ainsi que l’ajout des frais administratifs imposés aux transporteurs commerciaux qui amènent des ressortissants étrangers non munis d’une AVE, permettrait à l’ASFC de faire appliquer l’exigence relative à l’AVE.

En vertu de l’alinéa 148(1)c) de la LIPR, un transporteur est tenu, conformément aux règlements, de veiller à la mise en observation ou sous traitement des personnes qu’il amène au Canada, lorsque requis. En vertu de l’article 263 du RIPR, cette obligation s’applique uniquement si l’étranger transporté fait l’objet d’un rapport établi en vertu du paragraphe 44(1) de la LIPR, ou est un membre d’équipage ou entre au Canada pour devenir membre d’équipage.

Les modifications proposées à l’article 263 de la LIPR spécifieraient le fait que la mise en observation ou sous traitement s’appliquerait aux transporteurs commerciaux (par exemple les transporteurs aériens), mais non à la catégorie générale des transporteurs, qui est assez vaste et inclut les exploitants de tunnels ou de ponts internationaux et les autorités aéroportuaires désignées, entre autres. La formalité administrative exigeant un rapport en vertu de l’article 44 de la LIPR pour que ces obligations soient imposées serait supprimée, élargissant ainsi le champ d’application de la classe des ressortissants étrangers à qui cette disposition serait applicable. Toutefois, l’article serait également modifié afin de préciser les conditions en vertu desquelles les transporteurs seraient exclus de cette obligation.

Le paragraphe 269(1) du RIPR énonce les données qui constituent l’IPV dans le contexte du système d’immigration; les éléments du DP sont indiqués au paragraphe 269(2) du RIPR.

Les modifications proposées à l’article 269 du RIPR reprendraient la formulation utilisée à l’article 107.1 de la *Loi sur les douanes*; plus précisément, l’article indiquerait qu’il faut fournir à l’avance des renseignements sur toute personne qui « devrait être » à bord d’un véhicule commercial.

Un élément de données serait ajouté concernant l’information qu’il faut fournir à l’avance en vertu du RIPR : la référence unique de passager associée à chaque voyageur (celle-ci est décrite précédemment, à la section consacrée au RRRP). L’ASFC utilisera la RUP au moment de transmettre un message d’embarquement autorisé ou non autorisé à un transporteur, et lorsqu’un transporteur transmettra un « message de fermeture » à l’ASFC. Une annexe serait ajoutée au RIPR, qui énumérerait les éléments du DP que les transporteurs aériens seraient tenus de fournir à l’ASFC, s’ils les avaient déjà recueillis dans le cadre de leurs activités.

The proposed amendments to section 269 would ensure that the IRPR are consistent with the PICR to the extent possible. The amendments would

- specify submission time frames for submission of API, crew information and the close-out message;
- specify submission time frames for PNR information;
- specify that air carriers must provide flight header information when providing API and PNR data; and
- require transporters to submit corrections in all instances where they have knowledge of inaccurate and/or incomplete information previously submitted.

As with the PICR, all of the proposed regulatory amendments relating to pre-departure PNR data (e.g. requiring earlier transmission of PNR data) would come into force at a later date, based on considerations such as ratification of the new Canada-EU PNR Agreement or, if deemed necessary, national security interests. Until the proposed amendments related to pre-departure PNR data come into force, air carriers will continue to be obligated to provide PNR data at the time of departure.

The proposed amendments would move the three-and-a-half-year retention limits for API data from the *Protection of Passenger Information Regulations* (PPIR), where they are currently set, to the IRPR. These limits would be identical to the current API retention limits (i.e. three and a half years) in the PPIR.

As with the PICR, the IRPR would be amended to specify that the manner of submission for both API and PNR data can be found in the CMR. Such “incorporation by reference” is explicitly authorized by section 92 of the IRPA.

The provision of information to the transporter (i.e. the “board/no-board” message) by the CBSA is a new activity, and the proposed amendments to the IRPR would therefore add a new section 270, which would specifically authorize the Agency to provide information to commercial transporters to the effect that a passenger is or may be a prescribed person, or that he or she may not hold the prescribed documents.

Despite receiving a “board/no-board” message, transporters would remain responsible for ensuring that any traveller who is boarded holds the prescribed document (i.e. even if the transporter gets a “board” message for a traveller who requires a visa, the transporter still has to ensure that the traveller is in possession of the visa counterfoil).

The proposed amendments would also eliminate the current requirement found at section 279 of the IRPR that an officer must prepare a report, pursuant to subsection 44(1) of the IRPA (i.e. an inadmissibility “section 44” report), in order for the CBSA to assess an administration fee against the transporter who carried the subject of the report to Canada. This proposed amendment would address the fact that the GoC carries processing costs when an inadmissible foreign national is carried to Canada without the required documentation, whether or not such a report is prepared, even in the event that an inadmissible FN’s journey is facilitated (i.e. the FN is directed to leave pursuant to section 40 of the IRPR, is directed back to the U.S. pursuant to section 41 of the IRPR, is allowed to withdraw their application to enter Canada pursuant to section 42 of the IRPR or is issued a temporary resident permit pursuant to subsection 24(1) of the IRPA), on the FN’s arrival at a PoE.

Les modifications proposées à l’article 269 assureraient une certaine cohérence entre le RIPR et le RRRP. Ces modifications :

- définiraient les délais de présentation de l’IPV, des renseignements sur l’équipage et du message de fermeture;
- définiraient les délais de présentation des renseignements DP;
- préciseraient que les transporteurs aériens doivent fournir l’entête du vol lorsqu’ils fournissent les données d’IPV et du DP;
- exigeraient des transporteurs qu’ils envoient des corrections chaque fois qu’ils savent que des renseignements inexacts ou incomplets ont été préalablement soumis.

Comme pour le RRRP, toutes les modifications réglementaires proposées relatives aux renseignements DP préalables au départ (par exemple l’exigence concernant la transmission anticipée de ces données) entreraient en vigueur à une date ultérieure selon des considérations telles que la ratification du nouvel accord Canada-UE sur le DP ou, si cela est jugé nécessaire, les intérêts du Canada en matière de sécurité nationale. En attendant que les modifications proposées concernant les renseignements DP préalables au départ entrent en vigueur, les transporteurs aériens demeureront tenus de fournir les renseignements DP au moment du départ.

Par ailleurs, les modifications proposées déplaceraient les limites de trois ans et demi visant la conservation des données de l’IPV du *Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers* (RPRRP), où elles sont actuellement établies, vers le RIPR. Ces limites seraient les mêmes que les limites existantes, soit trois ans et demi, dans le RPRRP.

Comme pour le RRRP, le RIPR serait modifié afin de préciser que le mode de présentation de l’IPV et des renseignements DP est indiqué dans l’ERMT. Une telle « incorporation par renvoi » est expressément autorisée par l’article 92 de la LIPR.

La fourniture d’information au transporteur (à savoir le message d’embarquement autorisé/non autorisé) par l’ASFC est une nouvelle activité, et les modifications proposées au RIPR ajouteraient donc un nouvel article 270, qui autoriserait directement l’Agence à informer un transporteur commercial qu’une personne est ou pourrait être une personne visée par règlement, ou qu’elle n’est pas ou pourrait ne pas être munie des documents réglementaires.

Malgré le fait de recevoir un message d’embarquement autorisé/non autorisé, il incomberait toujours aux transporteurs de s’assurer que tout voyageur à bord d’un avion est muni des documents réglementaires (c’est-à-dire même s’il reçoit un message d’embarquement autorisé pour un voyageur qui a besoin d’un visa, le transporteur demeure tenu de s’assurer que le voyageur est en possession de la vignette de visa).

Les modifications proposées élimineraient aussi l’exigence actuelle énoncée à l’article 279 du RIPR voulant qu’un agent doive préparer un rapport en vertu du paragraphe 44(1) de la LIPR (c’est-à-dire un rapport sur l’inadmissibilité en vertu de l’article 44) pour que l’ASFC impose des frais administratifs au transporteur qui a transporté au Canada la personne faisant l’objet du rapport. Cette modification proposée reconnaîtrait le fait que le GC doit assumer des coûts de traitement lorsqu’un ressortissant étranger inadmissible est transporté au Canada sans les documents requis, qu’un rapport soit préparé ou non, même dans la situation où le voyage d’un ressortissant étranger inadmissible est permis [c’est-à-dire que le ressortissant étranger a obtenu l’ordonnance de quitter en vertu de l’article 40 du RIPR, l’ordonnance de retourner aux États-Unis en vertu de l’article 41 du RIPR, l’autorisation de retirer sa demande d’entrer au Canada en vertu de l’article 42 du RIPR ou un permis de séjour temporaire qui lui a été émis en vertu du paragraphe 24(1) de la LIPR], lorsque le ressortissant étranger arrive à un point d’entrée.

In parallel with the proposed elimination of the requirement that a report under section 44 of the IRPA be prepared before fees are assessed, modifications to subsection 279(2) of the IRPR would serve to consolidate existing fee exemptions and ensure that an administration fee would not be assessed against a commercial transporter in certain circumstances arising from the proposed new classes under sections 258.1 and 259 of the IRPR.

As the IAPI initiative, once in place, will assist air carriers by alerting them to those individuals who would likely present concerns if carried to Canada, compliance with respect to the document requirement provisions under paragraph 148(1)(a) of the IRPA and section 259 of IRPR should be less onerous. Although officers would retain their discretion to facilitate the entry or onward travel of inadmissible persons, as appropriate, under the proposed amendments, an administration fee would be assessed against commercial transporters in instances where air carriers would have been made aware, through IAPI, that these persons may not hold the required documents. These amendments would allow the IAPI program to be fully integrated into the existing compliance regime.

The IRPR would also be amended to prevent the assessment of administration fees in cases where the CBSA fails to transmit “no-board” information to carriers prior to a flight’s departure for Canada; for example, such would be the case where an FN arrives in Canada with valid physical travel documents (such as a valid passport), but fails to possess the required eTA. The air carrier still has an obligation to check to ensure that a traveller holds valid physical documents; however, as the eTA is an electronic document, commercial air carriers cannot be held responsible for boarding a passenger who does not possess an eTA if the CBSA fails to provide them with this information. These changes would therefore be put into place to account for potential CBSA system outages. Commercial transporters would continue to have the opportunity to file a submission (an appeal) with respect to any administration fee assessment that they deem to be incorrect. Submission procedures would also be amended to reflect system outages.

#### Coming into force

The regulatory amendments related to API and “board/no-board” messaging would come into force upon registration.

To align with the date upon which the requirement to obtain an eTA is mandatory before entering Canada (unless there is an exemption), certain amendments are proposed to come into force on March 15, 2016. Once the eTA becomes a mandatory travel document under section 7.1 of the IRPR, the CBSA will begin to enforce those regulations which impose new obligations to transporters with regard to this additional prescribed document.

#### **4. Protection of Passenger Information Regulations**

These Regulations, made under the authority of the IRPA, codify into Canadian law commitments made by Canada to the European Union (EU) in 2006 with regard to the use, disclosure, and retention of API and PNR data. The commitments were part of an agreement that came into force in 2006, whereby a range of data protection measures were established. Though the agreement expired in 2009, the protections, now in the PPIR, continue to apply to data collected by all international carriers with routes operating to Canada.

Parallèlement à la suppression proposée de l’obligation de produire un rapport en vertu de l’article 44 de la LIPR avant que des frais administratifs ne soient imposés, la modification au paragraphe 279(2) du RPR servirait à la consolidation d’exemptions de frais existants et assurerait que des frais administratifs ne seraient pas imposés à un transporteur commercial dans certaines circonstances résultant des nouvelles classes proposées en vertu des articles 258.1 et 259 du RPR.

Puisque l’initiative relative à l’IIPV, une fois mise en œuvre, aidera les transporteurs aériens en les avertissant de la présence d’individus qui pourraient présenter des préoccupations s’ils étaient transportés au Canada, la conformité aux exigences visant les documents énoncées à l’alinéa 148(1)a) de la LIPR et à l’article 259 du RPR devrait être moins exigeante. Même si les agents conservaieent le pouvoir discrétionnaire de faciliter l’entrée ou la poursuite du voyage de personnes inadmissibles, s’il y a lieu, en vertu des modifications proposées, des frais administratifs seraient imposés aux transporteurs commerciaux dans les cas où ils auraient été informés, grâce à l’IIPV, que ces personnes ne détenaient peut-être pas les documents requis. Ces modifications permettraient d’intégrer pleinement l’initiative relative à l’IIPV au système actuel de vérification de la conformité.

Le RPR serait également modifié afin de prévenir l’imposition de frais administratifs lorsque l’ASFC n’est pas en mesure de transmettre le message d’embarquement non autorisé aux transporteurs avant le départ du vol pour le Canada; par exemple, tel serait le cas si un étranger arrivait au Canada muni de documents de voyage valides physiques (comme un passeport), mais pas de l’AVE requise. Le transporteur aérien demeure tenu de s’assurer qu’un voyageur est muni de documents valides physiques; par contre, parce que l’AVE est un document électronique, les transporteurs aériens commerciaux ne peuvent pas être tenus responsables de l’embarquement d’un passager qui ne possède pas une AVE si l’ASFC n’est pas en mesure de leur fournir cette information. Ces changements seraient donc mis en place afin de tenir compte de possibles pannes de système à l’ASFC. Les transporteurs commerciaux pourraient toujours déposer une demande (faire appel) à propos d’éventuels frais administratifs imposés qu’ils jugent inappropriés. Les procédures de soumission de ces demandes seraient elles aussi modifiées, en fonction d’éventuelles pannes de système.

#### Entrée en vigueur

Les modifications réglementaires reliées à l’IPV et au message d’embarquement autorisé/non autorisé entreraient en vigueur à la date de l’enregistrement.

Afin de s’harmoniser avec la date à laquelle l’exigence d’obtenir une AVE avant d’entrer au Canada (à moins qu’il existe une exemption) deviendra obligatoire, l’entrée en vigueur de certaines modifications est proposée au 15 mars 2016. Lorsque l’AVE sera un document de voyage obligatoire en vertu de l’article 7.1 du RPR, l’ASFC commencera à appliquer les règlements qui imposent de nouvelles obligations aux transporteurs concernant ce document réglementaire supplémentaire.

#### **4. Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers**

Le RPRRP, pris en vertu de la LIPR, enchâsse actuellement dans la loi canadienne les engagements qu’a pris le Canada envers l’Union européenne (UE) en ce qui concerne l’utilisation, la communication et la conservation de l’IPV et des renseignements DP dans un accord préalable entré en vigueur en 2006, mais arrivé à expiration en 2009. Les mesures de protection, maintenant incorporées au RPRRP, continueront à s’appliquer aux données recueillies par tous les transporteurs internationaux en route vers le Canada.

The proposed amendments to the PPIR would continue to provide for the use, disclosure and retention of PNR information, whereas the retention of API would be drafted into the IRPR. Consequently, all references to API data would be removed from the PPIR, thereby expanding the uses available for API data to include immigration control as governed by the IRPA.

Proposed amendments would modify the PPIR to give the CBSA the flexibility to modernize the use of PNR for targeting purposes while not conflicting with the commitments made to the EU in the previous API/PNR Agreement, or the signed, but not yet ratified, Canada-EU PNR Agreement. The use of PNR data would still be limited to identifying persons who have or may have committed a terrorism offence or serious transnational crime; as the amendments to the PPIR are not impacted by the issues that prompted the European Parliament (EP) to refer the Canada-EU PNR Agreement to the European Court of Justice (ECJ), thus delaying its ratification, these proposed regulatory amendments would come into force upon registration.

Finally, amendments to the PPIR also include the addition of various definitions, including those of “serious transnational crime” and “terrorism offence,” in order to satisfy concerns raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. The proposed definitions would be compatible with the text of the signed PNR Agreement.

#### **How IAPI would work in practice**

Modern border control processes increasingly rely on obtaining secure electronic data from commercial air carriers at an earlier stage in the travel continuum. Commercial air carriers are currently required to provide API/PNR information to the CBSA when a flight departs for Canada.

The introduction of IAPI would allow the CBSA to obtain this information earlier in the travel continuum; PNR would be provided not later than 72 hours prior to a flight’s scheduled time of departure, while full API would be provided when a passenger checks in for the flight. API could be provided earlier but it may be incomplete prior to check-in. Every traveller scheduled to be carried to Canada by air via a commercial flight will be within the scope of the IAPI program, including U.S. citizens and returning Canadians.

#### **Transmission of API data**

Each traveller’s (i.e. commercial air passengers) API information will be collected and transmitted to the CBSA by the air carrier at check-in, which normally begins up to 24 hours in advance of the scheduled time of departure. Crew API will be required to be submitted not later than one hour prior to departure.

After the initial transmission of a traveller’s API data, commercial air carriers will be required to send any new or updated information to the CBSA if any changes or additions are made to a traveller’s API prior to the flight’s departure.

#### **Use of API data**

The CBSA currently queries CIC’s enforcement and immigration databases when a traveller arrives at the primary inspection line (PIL). This practice will not change under the IAPI initiative; however, under IAPI, the CBSA would be querying these databases earlier in the travel continuum.

Les modifications proposées au RPRRP continueraient de porter sur l’utilisation des renseignements DP, leur conservation et leur communication, tandis que la conservation de l’IPV serait gérée sous le RPIR. Conséquemment, toute référence à l’IPV serait retirée du RPRRP, ce qui permettrait en outre l’utilisation de l’IPV pour des fins de contrôle d’immigration régi par la LIPR.

Les changements proposés modifieraient le RPRRP pour donner à l’ASFC la marge de manœuvre nécessaire pour moderniser l’utilisation des renseignements DP à des fins de ciblage, tout en évitant d’aller à l’encontre des engagements pris envers l’UE dans l’accord précédent sur l’IPV/DP ou dans l’Accord Canada-UE sur le DP signé, mais non ratifié. L’utilisation des renseignements DP demeurerait limitée à l’identification des personnes qui ont commis ou pourraient avoir commis une infraction de terrorisme ou un crime transnational grave. Étant donné que les modifications apportées au RPRRP ne sont pas touchées par les enjeux qui ont poussé le Parlement européen (PE) à soumettre l’Accord Canada-UE sur le DP à l’examen de la Cour européenne de justice (CEJ), délayant ainsi la ratification de l’Accord Canada-UE sur le DP, elles entreraient en vigueur à la date de l’enregistrement.

Enfin, les modifications au RPRRP comprennent également l’ajout de diverses définitions, y compris celles de « crime transnational grave » et d’« infraction de terrorisme », afin de satisfaire les préoccupations soulevées par le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation. Les définitions proposées seraient compatibles avec le texte de l’accord DP signé.

#### **Comment l’IIPV fonctionnerait dans la réalité**

Les nouveaux processus de contrôle des frontières dépendent de plus en plus souvent de l’obtention de données électroniques protégées de la part des transporteurs aériens commerciaux à un stade précoce du continuum des voyages. Les transporteurs aériens commerciaux sont actuellement tenus de fournir l’IPV/les renseignements DP à l’ASFC au moment du départ d’un vol pour le Canada.

L’introduction de l’IIPV permettrait à l’ASFC d’obtenir cette information plus tôt dans le continuum des voyages. Les renseignements DP seraient fournis au plus tard 72 heures avant l’heure de départ prévue d’un vol, tandis que l’IPV complète serait fournie au moment où un passager s’enregistre sur le vol. L’IPV pourrait être fournie plus tôt, mais elle risque alors d’être incomplète avant l’enregistrement. Chaque voyageur qui est censé être transporté vers le Canada par avion sur un vol commercial sera visé par l’initiative relative à l’IIPV, y compris les citoyens américains et les Canadiens revenant au pays.

#### **Transmission de l’IPV**

L’IPV relative à chaque voyageur (soit les voyageurs de transporteurs aériens) sera recueillie et transmise à l’ASFC par le transporteur aérien au moment de l’enregistrement, qui débute normalement 24 heures avant l’heure de départ prévue. Les membres de l’équipage seront requis de soumettre l’IPV au plus tard une heure avant le départ.

Après la transmission initiale de l’IPV d’un voyageur, les transporteurs aériens commerciaux seront tenus d’envoyer tout renseignement nouveau ou mis à jour à l’ASFC si d’éventuels changements ou ajouts sont apportés à l’IPV avant le départ du vol.

#### **Utilisation de l’IPV**

L’ASFC interroge actuellement les bases de données de CIC sur l’application de la loi et l’immigration quand un voyageur arrive à la ligne d’inspection primaire (LIP). Cette pratique ne changera pas avec l’instauration de l’IIPV; par contre, l’ASFC interrogera ces bases de données plus tôt dans le continuum des voyages.



API data will be used to provide commercial transporters with information to assist them in determining whether the FN that they are about to carry to Canada is, or may be, a “prescribed person,” or whether the FN holds the required eTA or TRV needed to enter Canada. Admissibility will continue to be determined by CBSA officers upon an examination at the PoE.

API data will also be used to query the Lost, Stolen or Fraudulent Document (LSFD) database for an exact Canadian passport number match.

#### Establishing whether the traveller holds prescribed documents

Prescribed documents can be divided into two categories: those visible to the transporter (e.g. visa counterfoils) and electronic documents (e.g. the eTA). Electronic documents are not physical documents, but the interactive messaging system introduced by IAPI will serve to make the eTA “visible” to the transporter.

FNs may be required to obtain an ARC and/or a temporary resident permit (TRP) before they are able to obtain the eTA or visa counterfoil needed for entry into Canada. An ARC is required by FN's seeking to return to Canada who have been previously removed from Canada and who are barred from returning under section 52 of the IRPA.

On receipt of a traveller's API, the IAPI initiative will run an automated query to determine whether the traveller is exempt from having a prescribed document, or does not require one. Those exempt from the requirement to present prescribed documents include Canadian citizens, Canadian permanent residents, Status Indians, and U.S. citizens (U.S. permanent residents require an eTA, which is linked to a passport electronically). Canadian passports will automatically generate a “board” message, unless the passport has been reported lost, stolen, or fraudulent.

For those travellers who are not exempt from prescribed travel document requirements, the IAPI initiative will run an automated query to determine whether the traveller has a prescribed document on file. IAPI will validate that the documents presented by FN's are those prescribed by section 259 of the IRPR for travel into Canada.

The IAPI initiative will use the travel document number and country or entity of issuance associated with that document to query CIC's immigration database to determine the status (e.g. valid, revoked, expired) of any travel document (i.e. eTA or TRV) required by that traveller. In the case of the eTA, which is an electronic authorization with no corresponding physical document, this step serves to effectively validate the authorization. Transporters still have an obligation to ensure that travellers requiring a visa are in possession of the visa counterfoil. This would apply even in cases where the transporter receives a “board” message for the travellers, provided that the FN is presented with other prescribed documents (as per section 259 of the IRPR). For example, a British national would have to be presented for examination possessing a valid, unexpired passport.

Based on results of this automated vetting process, either a “board” or “no-board” message will be sent to the commercial air carrier. This interactive step does not apply to crew. The IAPI system will receive crew information up to one hour before departure and will process it in a “non-interactive” manner, meaning that a

L'IPV sera utilisée pour fournir aux transporteurs commerciaux des renseignements qui les aideront à déterminer si l'étranger qu'ils sont sur le point de transporter au Canada est ou pourrait être une « personne visée par règlement », ou s'il possède l'AVE ou le VRT nécessaire pour entrer au Canada. Les agents de l'ASFC continueront de déterminer l'admissibilité lors d'un contrôle au PDE.

On utilisera également l'IPV pour interroger la base de données des documents perdus, volés ou frauduleux (la « BDDPVF ») afin de trouver une correspondance exacte avec un numéro de passeport canadien.

#### Comment déterminer si le voyageur est muni des documents réglementaires

Les documents réglementaires peuvent être divisés en deux catégories : ceux qui sont visibles pour le transporteur (par exemple les vignettes de visas) et les documents électroniques (par exemple l'AVE). Les documents électroniques ne sont pas des documents physiques, mais le système de messagerie interactive créé par l'IPV rendra l'AVE « visible » pour le transporteur.

Les ressortissants étrangers pourraient être tenus d'obtenir une ARC et/ou un permis de séjour temporaire (PST) afin de pouvoir obtenir l'AVE ou la vignette de visa nécessaire pour entrer au Canada. L'ARC est exigée pour les étrangers qui cherchent à retourner au Canada après en avoir été renvoyés et qui n'ont pas le droit d'y retourner en vertu de l'article 52 de la LIPR.

Une fois que l'IPV d'un voyageur sera reçu, en vertu de l'initiative relative à l'IPV, le système fera une requête automatisée afin de déterminer si ce voyageur est dispensé d'un document réglementaire, ou n'est pas tenu de le présenter. Les personnes qui sont dispensées de l'obligation de présenter des documents réglementaires sont les citoyens canadiens, les résidents permanents canadiens, les personnes ayant le statut d'indien inscrit et les citoyens américains (les résidents permanents aux États-Unis ont besoin d'une AVE, qui est liée électroniquement à un passeport). Les passeports canadiens généreront automatiquement un message d'embarquement autorisé, à moins que le passeport ait été déclaré perdu, volé ou frauduleux.

Dans le cas des voyageurs qui ne sont pas dispensés de l'obligation de présenter des documents réglementaires, le système de l'IPV fera une requête automatisée afin de déterminer si un document réglementaire est inscrit au dossier du voyageur. Le système confirmera que les documents présentés par les étrangers sont ceux qu'exige l'article 259 du RIPR pour les voyages au Canada.

Dans le cadre de l'initiative relative à l'IPV, le numéro du document de voyage et le pays ou l'entité de délivrance de ce document seront utilisés pour interroger la base de données sur l'immigration de CIC et déterminer le statut (par exemple valide, révoqué, expiré) de tout document de voyage (AVE ou VRT) exigé de ce voyageur. Dans le cas de l'AVE, qui est une autorisation électronique sans équivalent physique, cette étape permet de valider effectivement l'autorisation. Le transporteur demeure tenu de veiller à ce que les voyageurs ayant besoin d'un visa soient en possession de la vignette de visa. Cela s'appliquera même dans les cas où le transporteur reçoit un message d'embarquement autorisé pour les voyageurs, à la condition que le ressortissant étranger présenté soit muni d'autres documents réglementaires (selon l'article 259 du RIPR). Par exemple, un ressortissant de la Grande-Bretagne serait présenté pour examen muni d'un passeport valide, non périmé.

En fonction des résultats de ce processus de filtrage automatisé, un message d'embarquement autorisé/non autorisé sera envoyé au transporteur aérien commercial. Cette étape interactive ne vise pas l'équipage. Le système de l'IPV recevra les renseignements sur l'équipage jusqu'à une heure avant le départ, et les traitera de façon

“board/no-board” message will not be issued for crew members. In the unlikely event that a crew member is inadmissible due to the fact that the individual requires an ARC or is the subject of a section 22.1 declaration, the targeting officer would generate a target on the crew member in order to flag that the person should be referred to immigration secondary for processing.

Commercial air carriers will use the “board/no-board” information to determine whether they should allow a passenger to board the flight in question. FNs who do not have an appropriate prescribed document to travel to Canada will be directed to the CIC Web site for further information. Travellers submitting a Canadian passport that has been reported in the LSFD database will be instructed to contact the consular section of the nearest Canadian embassy/mission for assistance, as is the current process today.

It is important to note that in cases where the CBSA is unable to notify the air carrier that the FN is lacking a valid eTA due to a CBSA system outage, no administration fees will be assessed, on the condition that the FN holds other prescribed documents and meets other requirements as prescribed by the IRPR under the IRPA.

#### Establishing whether the traveller is a prescribed person

The API data of every FN traveller (this includes U.S. citizens and other exempt FN travellers) who is the subject of a preliminary automated “board” message, as well as crew, would be the subject of a second automated query using name-matching technology to verify whether the traveller is the subject of a section 22.1 declaration and does not hold a valid TRP or is the subject of a removal order and does not have an overriding ARC.

All travellers who receive a match (close or exact name match) to a record for a prescribed person would then undergo a manual review by a CBSA targeting officer. The CBSA targeting officer would review the traveller’s API and immigration record to determine whether the traveller is, in fact, the same person as the one who is the subject of the declaration or removal order. The targeting officer would then review the file to ensure that the traveller does not have an ARC or TRP that overrides the removal order or declaration.

If the traveller is subject to a declaration or a removal order, but does not have an ARC or a TRP, the targeting officer would transmit a “no-board” message for that individual to the air carrier. In cases where the manual review by the targeting officer determines that the match was a false hit, no further action would be taken, and the original automated “board” message would stand.

#### Transmission of PNR data

PNR data would be transmitted electronically to the CBSA by the commercial air carrier (“pushed”) not later than 72 hours prior to the scheduled time of departure. In all cases where there are updates to any of the submitted PNR data elements, carriers would be required to push all PNR data again within one of three time frames: if the addition or change occurs more than 24 hours before the time of departure, not later than 24 hours before the time of departure; if the addition or change occurs during a period beginning 24 hours before the time of departure and ending 8 hours before that time, not later than 8 hours before the time of departure; and if the addition or change occurs less than 8 hours before the time of departure, not later than the time of departure.

« non interactive »; cela signifie qu’aucun message d’embarquement autorisé/non autorisé ne sera émis pour les membres d’équipage. Dans le cas improbable où un membre d’équipage serait inadmissible parce qu’il requiert une ARC ou car il fait l’objet d’une déclaration visée à l’article 22.1, l’agent de ciblage désignerait une cible sur cette personne afin d’indiquer qu’elle devrait être soumise à un contrôle d’immigration secondaire.

Les transporteurs aériens commerciaux utiliseront les messages d’embarquement autorisé/non autorisé afin de déterminer s’ils devraient autoriser un passager à embarquer sur le vol en question. Les étrangers qui ne possèdent pas un document prescrit approprié pour voyager au Canada à ce stade-ci seront dirigés vers le site Web de CIC, où ils obtiendront de plus amples renseignements. Les voyageurs présentant un passeport canadien qui a été signalé dans la BDDPVF devront communiquer avec la section consulaire de l’ambassade du Canada ou la mission canadienne la plus proche pour obtenir de l’aide (c’est la procédure en vigueur actuellement).

Il convient de noter que, lorsque l’ASFC est incapable d’informer le transporteur aérien que le ressortissant étranger ne possède pas d’AVE valide en raison d’une panne de système à l’ASFC, aucuns frais administratifs ne seront imposés, dans la mesure où l’étranger détient d’autres documents réglementaires et satisfait à d’autres exigences en vertu du RIPR et de la LIPR.

#### Établir si le voyageur est une personne visée par règlement

Les données IPV de tout voyageur étranger (y compris les citoyens américains et d’autres voyageurs étrangers exemptés) qui fait l’objet d’un message automatisé préliminaire d’embarquement autorisé, ainsi que l’équipage, feraient l’objet d’une deuxième requête automatisée recourant à la technologie de correspondance de noms pour déterminer si le voyageur fait l’objet d’une déclaration visée à l’article 22.1 et ne détient pas de permis de séjour temporaire (PST) valide ou fait l’objet d’une mesure de renvoi et ne possède pas une ARC permettant de la contourner partiellement.

Tous les voyageurs dont le nom correspond (correspondance semblable ou exacte) à un dossier d’une personne visée par règlement seront soumis à un examen manuel effectué par un agent de ciblage de l’ASFC. L’agent de ciblage de l’ASFC passera en revue l’IPV et le dossier d’immigration du voyageur pour déterminer s’il s’agit en fait de la même personne que celle visée par la déclaration ou la mesure de renvoi. L’agent de ciblage passera ensuite en revue le dossier pour s’assurer que le voyageur n’a pas d’ARC ou de PST qui l’emporte sur la mesure de renvoi ou la déclaration.

Si le voyageur est visé par une déclaration ou une mesure de renvoi, mais qu’il n’a pas d’ARC ou de PST, l’agent de ciblage transmettra au transporteur aérien un message d’embarquement non autorisé. Quand l’examen manuel de l’agent de ciblage révèle que la correspondance était erronée, aucune autre mesure n’est prise et le message automatisé initial d’embarquement autorisé est maintenu.

#### Transmission des renseignements DP

Les renseignements DP seront acheminés par voie électronique à l’ASFC par le transporteur aérien commercial au plus tard 72 heures avant l’heure de départ prévue. Dans tous les cas où des mises à jour sont apportées à des éléments de renseignements DP, les transporteurs seront tenus de communiquer à nouveau l’ensemble des renseignements DP dans l’un des trois délais suivants : si la modification ou l’ajout est fait plus de 24 heures avant le moment du départ, au plus tard 24 heures avant le moment du départ; si la modification ou l’ajout est fait au plus tard 24 heures mais au moins 8 heures avant le moment du départ, au plus tard 8 heures avant le moment du départ; si la modification ou l’ajout est fait moins de 8 heures avant le moment du départ, au plus tard au moment du départ.

### Use of PNR data

The PNR data elements, if sent by a commercial air carrier, will not be used as the basis of a “board” or “no-board” message, but would continue to be used as a screening tool to help the CBSA identify travellers who might warrant additional scrutiny upon their arrival at a Canadian PoE.

The proposed regulatory amendments related to pre-departure PNR in the PICR and the IRPR would come into force at a later date, based on considerations such as the ratification of the Canada-EU PNR Agreement or, if deemed necessary, national security interests.

Until the amendments related to pre-departure PNR are brought into force, the existing regulatory requirements relating to PNR within these two regulations would remain in force. The proposed PPIR amendments would come into force immediately upon registration.

### Regulatory and non-regulatory options considered

According to both the *Customs Act* and the IRPA, the Governor in Council has the authority to make regulations for the purposes of, and with respect to, the matters being addressed by the proposed regulations.

The proposed amendments are necessary to complete the implementation of the IAPI initiative and to ensure that the public safety, immigration integrity, and national security issues identified above are addressed. In addition, these amendments would ensure that the CBSA has the proper tools to effectively screen and process all travellers coming to Canada by commercial air carrier.

The current API/PNR program is set out in regulations. Therefore, any changes to the current requirements, particularly those that would increase the reporting requirements of commercial air carriers, must also be set out in regulations. Implementing IAPI-related requirements as an administrative policy, as opposed to codifying them in regulations, would put the CBSA in a position where it is introducing policy requirements more stringent than those required by law. Moreover, as carriers would not be legally required to provide API and PNR data to the CBSA about all travellers expected to be on board a commercial flight, the CBSA would have limited options for enforcing the IAPI requirements and, consequently, for serving as the enforcement mechanism for other GoC initiatives, such as the eTA.

### Benefits and costs

A cost-benefit analysis (CBA) for the proposed IAPI regulatory amendments was completed, covering a 10-year period from 2015 (the year most of the regulatory amendments would come into force) to 2024 (the 10th year of the full implementation).

Based on a preliminary analysis, the IAPI initiative was assessed to have a medium level of cost impact (between \$10 million and \$100 million in present value). As a result, the CBA followed Treasury Board of Canada Secretariat (TBS) guidelines for medium-impact initiatives, which require that

- all costs, and those benefits where data are easily available, be monetized and present; and
- all non-measurable benefits be analyzed qualitatively.

### Utilisation des renseignements DP

Les éléments de renseignements DP qui sont envoyés par les transporteurs aériens commerciaux ne seront pas utilisés comme fondement du message d'embarquement autorisé/non autorisé, mais plutôt en tant qu'outil de contrôle pour aider l'ASFC à identifier les voyageurs pour lesquels il pourrait être justifié de procéder à un examen approfondi à leur arrivée à un PDE canadien.

Les modifications proposées relatives aux renseignements DP préalables au départ dans le RRRP et le RIPR entreraient en vigueur à une date ultérieure selon des considérations telles que la ratification de l'Accord Canada-UE sur le DP ou, si cela est jugé nécessaire, pour les intérêts du Canada en matière de sécurité nationale.

En attendant qu'entrent en vigueur les modifications proposées aux renseignements DP préalables, les exigences réglementaires existantes liées au DP, au sein de ces deux règlements, demeureraient en vigueur. Les changements réglementaires du RRRP entreraient en vigueur dès l'enregistrement.

### Options réglementaires et non réglementaires considérées

Aux termes de la *Loi sur les douanes* et de la LIPR, le gouverneur en conseil a le pouvoir de prendre des règlements relativement aux questions abordées par les règlements proposés.

Les modifications proposées sont nécessaires pour achever la mise en œuvre de l'initiative relative à l'IIPV et pour veiller à ce que les questions cernées ci-dessus concernant la sécurité publique, l'intégrité de l'immigration et la sécurité nationale soient abordées. En outre, ces modifications permettraient de garantir que l'ASFC dispose des outils adéquats pour filtrer et traiter efficacement l'ensemble des voyageurs arrivant au Canada par l'entremise de transporteurs aériens commerciaux.

Le programme IPV/DP actuel est établi dans la réglementation. Par conséquent, les changements apportés aux exigences actuelles, surtout celles qui augmenteraient les exigences de déclaration imposées aux transporteurs aériens commerciaux, doivent également être établis dans la réglementation. Si l'Agence mettait en œuvre les exigences liées à l'IIPV en tant que politique administrative au lieu de les codifier dans la réglementation, l'ASFC serait en train d'intégrer aux politiques des exigences plus sévères que ce qui est prévu par la loi. En outre, comme les transporteurs ne seraient pas tenus légalement de fournir à l'ASFC des données IPV et DP sur tous les voyageurs qui devraient monter à bord d'un vol commercial, l'ASFC aurait des options limitées pour appliquer les exigences liées à l'IIPV et, par conséquent, pour s'en servir comme mécanisme d'exécution de la loi pour d'autres initiatives du GC, comme l'AVE.

### Avantages et coûts

Une analyse coûts-avantages (ACA) portant sur les modifications réglementaires proposées relativement à l'IIPV a été effectuée; elle s'appliquait à une période de 10 ans, allant de 2015 (l'année où la plupart des modifications réglementaires entreraient en vigueur) à 2024 (la 10<sup>e</sup> année de la mise en œuvre complète).

Une analyse préliminaire a permis de déterminer que l'initiative relative à l'IIPV aurait un impact financier moyen (de 10 millions à 100 millions de dollars en valeur actualisée). L'ACA s'est donc conformée aux lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT) à l'égard des initiatives à impact moyen, lesquelles prévoient que :

- tous les coûts, et les avantages pour lesquels l'Agence a facilement accès à des données, doivent être exprimés en valeur monétaire et actualisés;

The costs associated with the proposed regulatory amendments for the implementation of the IAPI initiative for commercial flights are based on government estimates and estimates from a literature review on similar regulations in other countries, as industry estimates from commercial air carriers are not available.

The cost of implementing the IAPI initiative amounts to CAD 77,355,100 in present value or CAD 11,013,600 in annualized value, over the first 10 years of implementation.<sup>3</sup>

Of this total, CAD 46.06 million would be carried by the CBSA to develop and maintain information technology (IT) systems for IAPI, and to allocate resources for activities associated with policy and program support and targeting activities. The other CAD 31.30 million would be carried by the commercial air industry to update their systems and transmission capability, to train their staff and implement the necessary business processes to comply with the regulations and serve their clients.

All of the costs and benefits described below are monetized (i.e. estimated in terms of dollar value) in the cost-benefit analysis that was prepared to support the IAPI initiative.

#### Identification and description of costs and benefits for businesses

The IAPI initiative effectively represents an expansion and enhancement of the CBSA's current API/PNR Program. Therefore, the costs to commercial air carriers represent incremental costs to improve and enhance systems already in place to provide API and PNR data to the Agency as per existing program requirements.

One of the major costs to the commercial air industry would be the establishment of IT capability to transmit API data according to the new IAPI parameters and to receive "board/no-board" messages interactively. Air carriers would have different options for complying with these data communication requirements.

Air carriers could transmit and receive the data utilizing either their own systems or the infrastructure of third-party service providers, via

- a direct connection to the CBSA system through the Message Queue (MQ) Network;
- the Interactive API Gateway (IAG); or
- email transmission of passenger manifests directly to the CBSA through a secure Web connection.

On average, it is estimated that commercial air carriers could invest more than CAD 790,000 to develop or update a direct connection system, or they could opt to transmit using third-party service provider infrastructure at an estimated cost of CAD 0.06 to CAD 0.07 per transmission.

In the cost-benefit analysis, the transmission choice of an air carrier is assumed to be the same as the option the carrier is

- tous les avantages non mesurables doivent être analysés sur le plan qualitatif.

Les coûts associés aux modifications réglementaires proposées pour la mise en œuvre de l'initiative relative à l'IIPV pour les vols commerciaux sont fondés sur des estimations du gouvernement et des estimations tirées d'un examen de la littérature portant sur des règlements semblables dans d'autres pays, puisque des estimations de l'industrie provenant de transporteurs aériens commerciaux ne sont pas accessibles.

La mise en œuvre de l'initiative relative à l'IIPV coûtera 77 355 100 \$ CAN en valeur actualisée ou 11 013 600 \$ CAN en valeur annualisée au cours des 10 premières années de la mise en œuvre<sup>3</sup>.

De cette somme, 46,06 millions de dollars canadiens seraient engagés par l'ASFC pour créer et maintenir des systèmes de technologie de l'information (TI) pour l'IIPV et affecter des ressources aux activités associées au soutien de politiques et de programmes et aux activités de ciblage. Le montant restant de 31,30 millions de dollars canadiens serait engagé par l'industrie du transport aérien commercial pour mettre à jour ses systèmes et sa capacité de transmission, former son personnel et mettre en œuvre les processus opérationnels nécessaires pour respecter les règlements et servir ses clients.

L'ensemble des coûts et des avantages décrits ci-dessous est quantifié financièrement (c'est-à-dire estimé en valeur monétaire) dans l'analyse coûts-avantages qui a été préparée pour soutenir l'initiative relative à l'IIPV.

#### Détermination et description des coûts et des avantages pour les entreprises

L'initiative relative à l'IIPV constitue une expansion et une amélioration réelles du programme IPV/DP actuel de l'ASFC. Par conséquent, les coûts pour les transporteurs aériens commerciaux représentent les coûts supplémentaires engagés pour améliorer les systèmes déjà en place afin de fournir les données IPV et DP à l'Agence en fonction des exigences existantes du programme.

Un des coûts majeurs imposés à l'industrie du transport aérien commercial serait pour l'établissement d'une capacité de TI pour transmettre les données IPV en fonction des nouveaux paramètres de l'IIPV et pour recevoir de façon interactive les messages d'embarquement autorisé/non autorisé. Les transporteurs aériens auraient différentes options pour satisfaire à ces exigences liées à la communication des données.

Les transporteurs aériens pourraient transmettre et recevoir des données en utilisant leurs propres systèmes ou l'infrastructure de fournisseurs de services tiers au moyen de ce qui suit :

- un lien direct avec le système de l'ASFC par l'entremise du réseau de la file d'attente de messages (MQ);
- la passerelle Internet de l'IPV (PII);
- l'envoi direct par courriel des manifestes des passagers à l'ASFC par l'entremise d'une connexion Web sécurisée.

En moyenne, on estime que les transporteurs aériens commerciaux pourraient investir plus de 790 000 \$ CAN pour élaborer ou mettre à jour un système de connexion directe, ou ils pourraient choisir la transmission de données par l'entremise de l'infrastructure d'un fournisseur de services tiers pour un coût estimatif de 0,06 ou 0,07 \$ CAN par transmission.

Dans l'analyse coûts-avantages, on présume que le transporteur aérien choisit le même mode de transmission que celui qu'il utilise

<sup>3</sup> All present values and annualized values of cost and benefit estimates are in 2012 constant dollars and use 7% as the discount rate and 2015–2016 as the base year.

<sup>3</sup> Toutes les valeurs actuelles et annualisées des estimations des coûts et des avantages sont exprimées en dollars constants de 2012 et utilisent un taux d'actualisation de 7 % et 2015-2016 comme année de base.

currently utilizing to transmit its API/PNR data. These costs add up to CAD 29.33 million over the first 10 years for the commercial air industry.

Other costs to the air carriers, totalling CAD 1.96 million over the first 10 years, include employee training and human resources required to handle passengers with “no-board” messages. The estimates of these costs are based on an employee’s time and wage. An hourly wage rate of CAD 22.46 was used for this analysis.

Receiving “board/no-board” messages from the CBSA would provide commercial air carriers with additional information to assist them in fulfilling their obligation not to transport prescribed persons or persons lacking prescribed documents to Canada. This would reduce carriers’ exposure to administration fees assessed by the CBSA for failing to meet these obligations, which can be as high as CAD 3,200 per case. The additional information made available to commercial air carriers via IAPI therefore represents a measurable benefit to carriers if IAPI contributes to a significant reduction of the number of administration fees assessed against carriers.

#### Identification and description of costs and benefits for the CBSA and the Government of Canada

Government cost estimates of CAD 46.06 million comprise mainly the development and maintenance of an IT system capable of receiving API data from the commercial air carriers, querying various databases and issuing “board” and “no-board” messages to the air carriers interactively. The IT system would also need to receive and process PNR data more frequently at the intervals prescribed by the proposed regulatory amendments. Resources would also be required for various policy and program areas to support targeting activities, handle policy and program queries from the air carriers, evaluate performance of the initiative and monitor client compliance.

The implementation of IAPI is expected to increase the CBSA’s ability to identify prescribed persons or improperly documented travellers prior to their departure for Canada, and to facilitate the examination of all arrivals for entry into Canada.

It should be noted that there are data limitations on estimating the amount of resources expended on inadmissible cases at secondary examination at airports. Thus, for the CBA analysis, a conservative approach is taken; however, it should be recognized that in doing so, the analysis understates the potential benefits of this proposal.

Owing to data limitations, only part of the CBSA savings that would be achieved as a result of fewer inadmissible travellers to be processed at the airports can be monetized and estimated. The value of this benefit is therefore conservatively estimated at a total of CAD 2.23 million in present value or CAD 0.32 million in annualized value.

The understated benefits resulting from the IAPI initiative that can be monetized are relatively small compared to the total costs associated with the initiative. Based on the estimated human resource costs of CAD 169.43 to the CBSA for processing an inadmissible traveller at an airport of entry, the estimated costs

actuellement pour transmettre ses données IPV/DP. Ces coûts s’élèvent à 29,33 millions de dollars canadiens pour l’industrie du transport aérien commercial pour les 10 premières années.

D’autres coûts imposés aux transporteurs aériens pour les 10 premières années, s’élèvent à 1,96 million de dollars canadiens, sont la formation des employés et les ressources humaines requises pour traiter les passagers visés par un message d’embarquement non autorisé. Les estimations de ces coûts sont fondées sur les heures et le salaire des employés. Pour la présente analyse, le taux de salaire horaire de 22,46 \$ CAN a été utilisé.

Si les transporteurs aériens commerciaux recevaient de l’ASFC des messages d’embarquement autorisé/non autorisé, ils disposeraient de renseignements supplémentaires pour les aider à remplir leur obligation consistant à ne pas transporter de personnes visées par règlement ou de personnes n’ayant pas les documents nécessaires pour entrer au Canada. Cela diminuerait les frais administratifs imposés par l’ASFC aux transporteurs qui ne remplissent pas cette obligation, des frais qui peuvent s’élever à 3 200 \$ CAN par cas. Les renseignements supplémentaires rendus accessibles aux transporteurs aériens commerciaux par l’entremise de l’IIPV constituent donc un avantage mesurable pour les transporteurs, si l’IIPV permet de réduire de façon importante les frais administratifs imposés aux transporteurs.

#### Détermination et description des coûts et des avantages pour l’ASFC et le gouvernement du Canada

Les estimations de coût du gouvernement de 46,06 millions de dollars canadiens comportent principalement l’élaboration et l’entretien d’un système de TI capable de recevoir les données IPV des transporteurs aériens commerciaux, d’effectuer des recherches dans diverses bases de données et de transmettre de façon interactive aux transporteurs aériens des messages d’embarquement autorisé/non autorisé. Le système de TI devrait également pouvoir recevoir et traiter des renseignements DP plus fréquemment selon les intervalles établis par les modifications réglementaires proposées. Des ressources seraient également nécessaires pour les divers secteurs de politiques et de programmes pour soutenir les activités de ciblage, traiter les demandes de renseignements sur les politiques et les programmes provenant des transporteurs aériens, évaluer le rendement de l’initiative et surveiller la conformité des clients.

La mise en œuvre de l’IIPV devrait renforcer la capacité de l’ASFC d’identifier les voyageurs qui sont susceptibles d’être visés par le règlement ou qui n’ont pas les documents requis avant leur départ pour le Canada et favoriser l’examen au Canada de tous les voyageurs.

Il importe de mentionner que les données sont limitées pour estimer les ressources affectées aux cas d’inadmissibilité dans le cadre des examens secondaires dans les aéroports. Par conséquent, une approche prudente pour l’ACA a été adoptée, mais il faut savoir que cela entraîne une sous-estimation des avantages potentiels de la proposition.

En raison des limites des données, seulement une partie des économies que pourrait réaliser l’ASFC en raison du nombre moins élevé de voyageurs inadmissibles à traiter dans les aéroports peuvent être monétisées et estimées. Donc de façon prudente, la valeur de cet avantage s’élève à un total de 2,23 millions de dollars canadiens en valeur actualisée ou de 0,32 million de dollars canadiens en valeur annualisée.

Les avantages découlant de l’initiative relative à l’IIPV pouvant être monétisés sont relativement faibles comparativement au total des coûts associés à l’initiative. Selon l’estimation des coûts en ressources humaines de 169,43 \$ CAN que doit engager l’ASFC pour traiter un voyageur inadmissible à un aéroport d’entrée, les

avoided due to a portion of inadmissible travellers being prevented from boarding a plane bound for Canada are estimated to be CAD 2.23 million over the first 10 years.

However, it should also be noted that it can be quite costly to remove inadmissible persons after they have gained entry to Canada (i.e. travellers who are inadmissible but escape detection upon arrival at a PoE and are therefore permitted to enter Canada). Removal costs generally range between CAD 1,500 and CAD 15,000 per person, but can cost as much as CAD 300,000 in certain circumstances (i.e. for a removal necessitating a chartered flight and accompaniment by a CBSA officer). While the vast majority of inadmissible travellers would likely be interdicted upon arrival at a PoE, there are cases where inadmissible travellers nevertheless gain entry to Canada; there are potential savings to the GoC if the IAPI initiative prevents these travellers from arriving in Canada in the first place.

Increased transportation and national security, immigration program integrity and compliance, as well as strengthened public safety, are the major benefits of the proposed regulatory amendments but are not easily monetized because of the lack of available data and valid methodology.

### Benefits and costs

Based on costs and benefits that can be monetized, the present value of the net cost of the proposed regulatory amendments is estimated at CAD 75.13 million (CAD 10.70 million, annualized).

The following table presents the costs and benefits of the proposed regulatory amendments that would result from the implementation of the IAPI initiative. The coming-into-force date of the proposed regulations is assumed to be FY2015–2016. The additional “pushes” of PNR data that would be required upon the coming into force of the pre-departure PNR requirements are assumed, for the purposes of this exercise, to begin one year after the other proposed regulatory amendments.

Present values (PVs) and annualized values are calculated based on a discount rate of 7% over a 10-year period from FY2015–2016 to FY2024–2025.

**Table 1: Cost-benefit statement (2012 constant Canadian dollars)**

Costs and benefits	Base Year 2015–2016	Year Five 2019–2020	Final Year 2014–2025	PV Total	Annualized Average
<b>A. Monetized impacts</b>					
<i>Costs</i>					
<i>Government</i>					
Salary	8,050,000	2,590,000	2,590,000	24,601,200	3,502,700
Operating and maintenance (O and M)	8,370,000	620,000	620,000	13,340,400	1,899,400
Employee benefit plan	1,610,000	520,000	520,000	4,920,200	700,500
Accommodation	1,050,000	340,000	340,000	3,198,200	455,300
<i>Government subtotal</i>	19,078,100	4,065,900	4,065,900	46,060,000	6,558,000
<i>Commercial air carriers</i>					
IT system updates	7,367,900	0	0	7,367,900	1,049,000
Transmission	1,689,500	3,113,600	3,609,600	21,966,500	3,127,500
Training	1,685,000	0	0	1,685,000	239,900
Handling no-boards	33,200	37,400	43,300	275,800	39,300
<i>Air carriers subtotal</i>	10,775,500	3,151,000	3,652,900	31,295,100	4,455,700
<b>Total costs</b>	<b>29,853,700</b>	<b>7,216,900</b>	<b>7,718,800</b>	<b>77,355,100</b>	<b>11,013,600</b>

coûts évités en raison du fait qu’une partie des voyageurs inadmissibles sont empêchés de monter à bord d’un avion à destination du Canada sont estimés à 2,23 millions de dollars canadiens pendant les 10 premières années.

Cependant, il importe également de mentionner qu’il peut être relativement coûteux de renvoyer une personne inadmissible étant entrée au Canada (par exemple voyageurs inadmissibles qui ne sont pas détectés à leur arrivée à un PDE et qui sont donc permis d’entrer au Canada). Les coûts de renvoi sont habituellement de 1 500 à 15 000 \$ CAN par personne, mais peuvent atteindre 300 000 \$ CAN dans certains cas (par exemple pour un renvoi nécessitant un vol nolisé et une escorte par un agent de l’ASFC). Tandis que la vaste majorité des voyageurs inadmissibles sont susceptibles d’être interceptés à leur arrivée à un PDE, il existe des cas où les voyageurs inadmissibles réussissent tout de même à entrer au Canada; le gouvernement du Canada pourrait réaliser des économies si l’initiative relative à l’IIPV empêche ces voyageurs d’arriver au Canada.

L’amélioration de la sécurité des transports et de la sécurité nationale, de l’intégrité du programme d’immigration et de la conformité ainsi que le renforcement de la sécurité publique sont les avantages majeurs des modifications réglementaires proposées. Cependant, il n’est pas facile de quantifier financièrement ces avantages en raison du manque de données accessibles et de l’absence d’une méthode valide.

### Avantages et coûts

À la lumière des coûts et des avantages qui peuvent être quantifiés financièrement, la valeur actualisée du coût net des modifications réglementaires proposées est estimée à 75,13 millions de dollars canadiens (10,70 millions de dollars canadiens en valeur actualisée).

Le tableau qui suit présente les coûts et les avantages qui découleraient de la mise en œuvre de l’initiative relative à l’IIPV à la suite des modifications réglementaires proposées. La date d’entrée en vigueur des règlements proposés sera l’exercice 2015-2016. Les communications supplémentaires de renseignements DP qui seront requis à la suite de la mise en œuvre des exigences de données du DP avant le départ devraient commencer, aux fins du présent exercice, un an après l’entrée en vigueur des autres modifications réglementaires proposées.

Les valeurs actualisées (VA) et les valeurs annualisées sont calculées selon un taux d’actualisation de 7 % sur une période de 10 ans, allant de l’exercice financier 2015-2016 à celui de 2024-2025.

**Table 1: Cost-benefit statement (2012 constant Canadian dollars) — Continued**

Costs and benefits	Base Year 2015–2016	Year Five 2019–2020	Final Year 2014–2025	PV Total	Annualized Average
<b>A. Monetized impacts — Continued</b>					
<i>Benefits</i>					
<i>Government</i>					
Prevented inadmissible arrivals	276,400	311,100	360,600	2,229,800	317,500
<b>Total benefits</b>	<b>276,400</b>	<b>311,100</b>	<b>360,600</b>	<b>2,229,800</b>	<b>317,500</b>
			<b>Net cost</b>	<b>75,125,300</b>	<b>10,696,100</b>
<b>B. Qualitative impacts</b>					
<i>Benefits</i>					
<i>Canadian public</i>					
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Increased national security and public safety <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Lower national security risk by reducing the probability of individuals known to present admissibility concerns from arriving at PoE via the air mode and instigating terror attacks or conducting illicit activities on Canadian soil. (Increased security for commercial air carriers could potentially increase risk in other modes of transport, thereby offsetting a portion of the national security benefit.)</li> </ul> </li> <li>• Facilitation of admissible travellers <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Identifying and preventing known inadmissible and improperly documented travellers from boarding flights to Canada and identifying travellers who may present admissibility concerns before arrival inland allows for more efficient primary and secondary processing at the ports of entry.</li> </ul> </li> </ul>		
<i>Government</i>					
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Facilitation of Citizenship and Immigration Canada (CIC)'s electronic travel authorization (eTA) initiative for air carriers <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ The IAPI system capability to issue an automated "board/no-board" message to commercial air carriers would serve to enforce CIC's eTA requirement by ensuring that only eTA-required travellers holding a valid authorization will be able to fly to Canada.</li> </ul> </li> <li>• Better allocation of resources by the CBSA due to fewer inadmissible arrivals at PoEs requiring fewer detentions/removals <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ The arrival of fewer individuals known to be inadmissible at ports of entry would allow CBSA officers to focus efforts on screening travellers who pose an unknown level of risk.</li> </ul> </li> </ul>		
<i>Commercial air carriers</i>					
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduced exposure to costs and penalties for transporting passengers who would be known to be inadmissible upon arrival.</li> <li>• Air carriers would be provided information (via "board/no-board" messages) prior to passenger boarding to help them to reduce the probability of carrying passengers to Canada who are prescribed or lack the prescribed travel documents.</li> </ul>		

**Tableau 1 : Énoncé des coûts-avantages (en dollars canadiens constants de 2012)**

Coûts et avantages	Année de référence 2015-2016	Année cinq 2019-2020	Année finale 2014-2025	Total des VA	Moyenne annualisée
<b>A. Impacts financiers</b>					
<i>Coûts</i>					
<i>Gouvernement</i>					
Salaire	8 050 000	2 590 000	2 590 000	24 601 200	3 502 700
Fonctionnement et entretien (F et E)	8 370 000	620 000	620 000	13 340 400	1 899 400
Régime d'avantages sociaux des employés	1 610 000	520 000	520 000	4 920 200	700 500
Locaux	1 050 000	340 000	340 000	3 198 200	455 300
<i>Gouvernement — sous-total</i>	<i>19 078 100</i>	<i>4 065 900</i>	<i>4 065 900</i>	<i>46 060 000</i>	<i>6 558 000</i>
<i>Transporteurs aériens commerciaux</i>					
Mises à jour des systèmes de TI	7 367 900	0	0	7 367 900	1 049 000
Transmission	1 689 500	3 113 600	3 609 600	21 966 500	3 127 500
Formation	1 685 000	0	0	1 685 000	239 900
Traitement des embarquements non autorisés	33 200	37 400	43 300	275 800	39 300
<i>Transporteurs aériens — sous-total</i>	<i>10 775 500</i>	<i>3 151 000</i>	<i>3 652 900</i>	<i>31 295 100</i>	<i>4 455 700</i>
<b>Total des coûts</b>	<b>29 853 700</b>	<b>7 216 900</b>	<b>7 718 800</b>	<b>77 355 100</b>	<b>11 013 600</b>
<i>Avantages</i>					
<i>Gouvernement</i>					
Arrivées évitées de personnes inadmissibles	276 400	311 100	360 600	2 229 800	317 500
<b>Total des avantages</b>	<b>276 400</b>	<b>311 100</b>	<b>360 600</b>	<b>2 229 800</b>	<b>317 500</b>
			<b>Coût net</b>	<b>75 125 300</b>	<b>10 696 100</b>

**Tableau 1 : Énoncé des coûts-avantages (en dollars canadiens constants de 2012) [suite]**

<b>B. Impacts qualitatifs</b>	
<i>Avantages</i>	
<i>Public canadien</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécurité nationale et publique accrue <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Diminuer les risques pour la sécurité nationale en raison de la diminution de la probabilité que des personnes considérées comme présentant des préoccupations liées à l'admissibilité arrivent à des PDE par transport aérien et mènent des attaques terroristes ou des activités illicites en sol canadien. (La sécurité accrue pour les transporteurs aériens commerciaux pourrait accroître le risque pour d'autres moyens de transport, éliminant ainsi une partie des avantages pour la sécurité nationale.)</li> </ul> </li> <li>• Facilitation de l'entrée pour les voyageurs admissibles <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Identifier les voyageurs inadmissibles et ne possédant pas les documents adéquats et les empêcher de monter à bord de vols à destination du Canada et identifier les voyageurs qui pourraient présenter des préoccupations liées à l'admissibilité avant leur arrivée au pays permet un traitement primaire et secondaire plus efficace aux points d'entrée.</li> </ul> </li> </ul>
<i>Gouvernement</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en œuvre de l'initiative de l'autorisation de voyage électronique (AVE) de Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) pour les transporteurs aériens <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ La capacité du système IIPV de transmettre un message automatisé d'embarquement autorisé/non autorisé aux transporteurs aériens commerciaux permettrait de satisfaire à l'exigence relative à l'AVE de CIC en veillant à ce que seuls les voyageurs ayant besoin d'une AVE et détenant une autorisation valide puissent monter à bord d'un vol à destination du Canada.</li> </ul> </li> <li>• Meilleure affectation des ressources par l'ASFC en raison de la diminution du nombre de voyageurs inadmissibles arrivant aux PDE, ce qui exige moins de détentions/renvois <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ La diminution du nombre de personnes considérées comme inadmissibles arrivant aux bureaux d'entrée permettrait aux agents de l'ASFC de s'occuper seulement du contrôle des voyageurs dont le niveau de risque est inconnu.</li> </ul> </li> </ul>
<i>Transporteurs aériens commerciaux</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution du risque d'être visés par des coûts et des sanctions pour avoir transporté des passagers qui seraient considérés comme inadmissibles à leur arrivée.</li> <li>• Les transporteurs aériens recevraient de l'information (par l'entremise des messages d'embarquement autorisé/non autorisé) avant que les passagers montent à bord afin de diminuer la probabilité qu'ils transportent à destination du Canada des passagers qui sont visés par règlement ou qui n'ont pas les documents de voyage nécessaires.</li> </ul>

**Distributional impacts****Stakeholder groups**

Commercial air carriers have been identified as the main private sector stakeholder group impacted by the proposed regulatory amendments and the IAPI initiative, as they would be responsible for complying with these regulatory requirements. The majority of these stakeholders already comply with the regulatory requirements of the CBSA's API/PNR program, as well as with similar requirements imposed by other countries.

As for individual travellers, suspected high-risk travellers and those known to the CBSA as persons subject to active lookouts, or past enforcement actions, would receive more scrutiny prior to boarding and may be compelled to alter their travel plans. Legitimate travellers are not likely to be adversely affected by these requirements, and may perceive a greater benefit in travelling by air to Canada with improved screening practices in place.

For the purposes of this analysis, the scope of affected businesses has been limited to those international commercial carriers currently participating in the API/PNR Program that are certified to operate in Canada, and that have offices with addresses in Canada (those that operate in Canada). The numbers of such businesses meeting these criteria are estimated as follows:

- 71 medium/large<sup>4</sup> commercial air carriers; and
- 3 small commercial air carriers (small businesses).

<sup>4</sup> A medium/large air carrier is defined as an air carrier with at least 100 employees or between CAD 30,000 and CAD 5,000,000 in annual gross revenues.

**Répartition des impacts****Groupes d'intervenants**

Les transporteurs aériens commerciaux ont été déterminés comme étant le groupe principal d'intervenants du secteur privé touché par les modifications réglementaires proposées et l'initiative relative à l'IIPV, car il leur incomberait de satisfaire à ces nouvelles exigences réglementaires. La majorité de ces intervenants respectent déjà les exigences réglementaires du programme IPV/DP de l'ASFC et d'autres exigences semblables imposées par d'autres pays.

En ce qui a trait aux voyageurs, ceux soupçonnés de présenter un risque élevé et ceux considérés par l'ASFC comme des personnes faisant l'objet d'un avis de surveillance actif ou ayant déjà été visés par des mesures d'exécution de la loi feraient l'objet d'un examen plus approfondi avant de monter à bord et pourraient avoir à modifier leurs plans de voyage. Les voyageurs légitimes ne sont pas susceptibles d'être touchés négativement par ces exigences et pourraient même trouver qu'il est plus avantageux de se rendre au Canada par avion en raison des pratiques de contrôle améliorées en place.

Aux fins de la présente analyse, la portée des entreprises touchées a été limitée aux transporteurs aériens commerciaux internationaux qui participent présentement ou programme d'IPV/DP dont l'exploitation est certifiée au Canada et qui ont des bureaux dont l'adresse est au Canada (exploitants au Canada). Voici l'estimation du nombre d'entreprises qui respectent ces critères :

- 71 transporteurs aériens commerciaux de taille moyenne/grande taille<sup>4</sup>;
- 3 transporteurs aériens commerciaux de petite taille (petites entreprises).

<sup>4</sup> Un transporteur aérien de taille moyenne/grande taille est un transporteur aérien comptant au moins 100 employés ou ayant des revenus bruts annuels allant de 30 000 \$ à 5 000 000 \$ CAN.



## Business size

Distributional impacts of costs to the carrier increase according to air carrier size, in that larger carriers tend to

- use their own or a third party's "direct-connect" type<sup>5</sup> of data transmission method, which would translate to higher system update and maintenance costs;
- send more transmissions because of higher traveller volume, which would translate to higher total costs for transmission;
- have more employees, which would translate to higher total costs for training; and
- have proportionally more passengers for whom a "no-board" message could potentially be issued, which would in turn translate to higher total customer service costs to deal with these passengers.

It is worth noting that with respect to the distribution of total burden on the industry (as opposed to impacts on a carrier's revenue presented above), medium/large air carriers would have a large share of the burden due to the proportionate number of carriers in the medium/large category.

The average total costs (present value) are estimated at CAD 439,700 (or CAD 62,600 annualized) per medium/large air carrier and CAD 26,400 (or CAD 3,800 annualized) per small air carrier.

While they are not included in the cost-benefit calculations for this proposal, the CBSA recognizes that some commercial carriers, that have not been participating as required in the API/PNR Program to date, are presumed to be reporting the arrival of persons and goods through the CBSA Telephone Reporting Center as per procedures designated for applicable private/corporate or business aircraft.

It should be noted that these remaining small commercial carriers (e.g. charterers) and the general aviation community combined represent less than 1% of the total air traveller population to Canada. Furthermore, it is worth noting that the majority of these carriers are based in Canada or the United States and, while not reporting to the CBSA's API/PNR Program currently, carriers operating U.S.-Canada trans-border flights and/or flying over U.S. airspace engage with the United States Customs and Border Protection (USCBP) by providing pre-arrival flight data. As this information is risk-assessed through the Secure Flight Program, the small population of travellers transported to Canada by these carriers is considered to represent a minimal risk.

The CBSA's Small Commercial Carrier Action Plan seeks to expand the number of commercial air carriers registered with the API/PNR Program to include all air carriers in possession of a Canadian Transportation Agency (CTA) licence that are currently operating in Canada, and that plan to operate internationally. This action plan also aims to encourage existing API/PNR clients that

## Taille des entreprises

La répartition des impacts découlant des coûts imposés aux transporteurs augmente en fonction de la taille du transporteur aérien, c'est-à-dire que les transporteurs aériens de grande taille sont susceptibles :

- d'utiliser leur propre méthode de transmission de données de type « connexion directe<sup>5</sup> » ou celle d'une tierce partie, ce qui entraînerait des coûts plus élevés de mise à jour et d'entretien du système;
- d'envoyer davantage de transmissions en raison d'un plus grand nombre de voyageurs, ce qui pourrait augmenter le total des coûts de transmission;
- de compter davantage d'employés, ce qui augmenterait le total des coûts de formation;
- de compter un nombre proportionnellement plus élevé de passagers pour lesquels un message d'embarquement non autorisé pourrait être transmis, ce qui augmenterait le total des coûts du service à la clientèle pour traiter ces passagers.

Il importe de mentionner que, en ce qui concerne la répartition du fardeau total de l'industrie (comparativement aux impacts sur le revenu des transporteurs présentés ci-dessus), les transporteurs de taille moyenne/grande taille assumeront une plus grande part du fardeau en raison du nombre proportionnel de transporteurs dans la catégorie des transporteurs de taille moyenne/grande taille.

Il est estimé que le total des coûts moyens (en valeur actualisée) est de 439 700 \$ CAN (ou 62 600 \$ CAN en valeur actualisée) par transporteur aérien de taille moyenne/grande taille et de 26 400 \$ CAN (ou 3 800 \$ CAN en valeur actualisée) par transporteur aérien de petite taille.

Tandis qu'ils n'ont pas été inclus dans le calcul des coûts et des avantages pour la présente proposition, l'ASFC reconnaît que certains transporteurs commerciaux, qui n'ont pas participé jusqu'à maintenant au programme IPV/DP comme cela était exigé, déclarent probablement l'arrivée de personnes et de biens au Centre de déclaration par téléphone de l'ASFC, conformément aux procédures établies pour les aéronefs privés/d'affaires applicables.

Il importe de mentionner que ces transporteurs commerciaux de petite taille (par exemple affrêteurs) et la communauté de l'aviation générale transportent moins de 1 % de la population de passagers aériens à destination du Canada. Il importe également de mentionner que la majorité de ces transporteurs sont établis au Canada ou aux États-Unis et que, même s'ils ne font pas de déclarations à l'heure actuelle par l'entremise du programme IPV/DP de l'ASFC, les transporteurs offrant des vols transfrontaliers entre les États-Unis et le Canada ou volant dans l'espace aérien des États-Unis doivent communiquer avec le United States Customs and Border Protection (USCBP) des États-Unis et lui fournir les données de vol avant l'arrivée. Comme ces renseignements font l'objet d'une évaluation du risque dans le cadre du Secure Flight Program, la population restreinte de voyageurs introduits au Canada par ces transporteurs présente un risque minime.

Le plan d'action relatif aux petits transporteurs commerciaux de l'ASFC a pour objet d'accroître le nombre de transporteurs aériens commerciaux inscrits au programme IPV/DP afin d'y inclure tous les transporteurs aériens titulaires d'un permis de l'Office des transports du Canada (OTC) qui opèrent actuellement au Canada et qui prévoient opérer à l'international. Le plan d'action vise

<sup>5</sup> Direct Connect is a border declaration system that provides clients with a direct connection to the CBSA. This communication method requires an initial investment of \$25,000 (+/- \$5,000) to set up and \$6,000 (+/- \$2,000) in annual maintenance fees.

<sup>5</sup> Connexion directe est un système de déclaration douanière qui offre aux clients un lien direct avec l'ASFC. Cette méthode de communication nécessite un investissement initial de 25 000 \$ (+/- 5 000 \$) pour la mise en œuvre et de 6 000 \$ (+/- 2 000 \$) pour les frais d'entretien annuels.

have only one transmission method to set up an alternate method prior to the IAPI implementation date of fall 2015.

The CBSA will continue efforts such as these to encourage comprehensive participation in the API/PNR Program, including the participation of all international passenger and/or cargo conveyances, as well as those carriers with existing code-sharing agreements in current API/PNR programs. Full implementation of IAPI functionality will also continue to be encouraged. The CBSA recognizes that it is important to ensure consistency and fairness across the Canadian aviation industry.

#### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule will apply to this proposal, and the related administrative costs imposed by these amendments are considered an “IN” under this rule. The CBSA approached commercial air carriers with a questionnaire in order to solicit information that could be used to monetize the administrative impacts that the proposed regulatory amendments would have on Canadian businesses. The total annualized administrative costs are estimated at CAD 2,780,880, resulting in an annualized average administrative cost per business of approximately CAD 37,579.

To estimate the administrative burden for each stakeholder type and each proposed regulatory requirement, the internationally recognized Standard Cost Model<sup>6</sup> is used to quantify and monetize the direct administrative costs associated with the regulations. Administrative activities that are required for compliance with the regulations are identified and their costs estimated for this purpose.

The administrative activities considered to impose an increased burden for air carriers, and which are included in the calculations for this regulatory proposal, are as follows:

1. training of airline employees to familiarize those who are affected by the operational changes with the information obligations and submission procedures;
2. increased transmission of the required information to the CBSA (including most costly interactive API, more frequent PNR pushes, and the new close-out messages); and
3. handling of passengers who have been issued a “no-board” message.

For each activity, four cost parameters were factored in:

1. Price — the wage cost plus overhead or the price associated with the activity;
2. Time — the amount of time required to complete the activity;
3. Frequency — the number of times that the activity must be completed each year; and
4. Population — the number of affected businesses.

également à encourager les clients existants du programme IPV/DP qui ont seulement une méthode de transmission à établir une autre méthode avant la mise en œuvre de l’IPV, à l’automne 2015.

L’ASFC continuera à déployer des efforts comme ceux-là pour encourager une vaste participation au programme IPV/DP, notamment de la part des transporteurs de passagers et/ou de marchandises internationaux et de ceux ayant conclu des accords de partage de codes dans le cadre des programmes IPV/DP actuels. L’Agence continuera également de favoriser la mise en œuvre complète des fonctions de l’IPV. L’ASFC reconnaît qu’il est important d’assurer une uniformité et une équité au sein de l’industrie de l’aviation canadienne.

#### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’appliquera à la présente proposition, et les coûts administratifs connexes découlant des modifications sont considérés comme une « ENTRÉE » en vertu de cette règle. L’ASFC a demandé aux transporteurs aériens commerciaux de répondre à un questionnaire afin de recueillir des renseignements qui pourraient être utilisés pour quantifier financièrement les répercussions administratives que les modifications réglementaires proposées auraient sur les entreprises canadiennes. Le total des coûts administratifs annualisés est estimé à 2 780 880 \$ CAN, ce qui donne un coût administratif moyen annualisé par entreprise d’environ 37 579 \$ CAN.

Pour estimer le fardeau administratif pour chaque type d’intervenant et chacune des exigences réglementaires proposées, le modèle des coûts standard<sup>6</sup> reconnu à l’échelle internationale est utilisé pour quantifier et monétiser les coûts administratifs directs associés aux règlements. À cette fin, les activités administratives nécessaires pour respecter ces règlements sont relevées et leurs coûts, estimés.

Voici les activités administratives qui devraient imposer un fardeau accru aux transporteurs aériens et qui sont incluses dans le calcul de la présente proposition réglementaire :

1. la formation des employés des entreprises aériennes concernés par les changements opérationnels pour qu’ils connaissent les obligations en matière d’information et les procédures de déclaration;
2. la hausse du nombre de transmissions de renseignements requis à l’ASFC (y compris l’IPV plus coûteuse, la communication plus fréquente de renseignements DP et les nouveaux messages de fermeture);
3. le traitement de passagers qui sont visés par un message d’embarquement non autorisé.

Pour chacune des activités, on a tenu compte des quatre paramètres de coûts suivants :

1. Prix — le coût salarial plus les coûts indirects ou le prix associé à l’activité;
2. Durée — le temps requis pour mener l’activité;
3. Fréquence — le nombre de fois que l’activité doit être menée chaque année;
4. Population — le nombre d’entreprises touchées.

<sup>6</sup> For more details about the Standard Cost Model, please refer to <http://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/34227698.pdf>.

<sup>6</sup> Pour obtenir de plus amples renseignements sur le modèle des coûts standard, veuillez consulter l’adresse suivante : <http://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/34227698.pdf> (en anglais seulement).

## Parameter values used in calculation

Activity	Price (2012 constant dollar)	Time (hours)	Frequency	Population
Training	CAD 22.46/hr	1 014 [1]	1 [2]	74
Transmission of API (3rd Party MQ) [3]	CAD 0.07/ transmission		421 609 [4]	53
Transmission of PNR (3rd Party MQ) [3]	CAD 0.06/ transmission		374 176 [5]	53
Transmission of PNR (non-MQ)	CAD 0.06/ transmission		886 [5]	14
Transmission of close-out (3rd Party MQ) [3]	CAD 0.01/ transmission		421 609 [4]	53
Transmission of close-out (non-MQ)	CAD 0.01/ transmission		1 194 [4]	16
Handling passenger	CAD 22.46/hr	1	20 [4]	74

## Notes

- [1] Four hours per staff member and 264 staff members per medium/large carrier and 3 staff members per small carrier  
 [2] One-off upfront cost  
 [3] The Agency assumes that the five medium/large airlines with a system directly connected to the CBSA would carry no additional transaction costs to transmit API/PNR/close-out messages via MQ.  
 [4] Ongoing, projected 2015–2016 number, growing at 3% annually  
 [5] Ongoing, projected 2016–2017 number, growing at 3% annually

These elements are combined in the following basic formula:

$$\text{Cost per activity} = \text{price} \times \text{time} \times \text{frequency} \times \text{population}$$

Based on the “One-for-One” Rule methodology (i.e. using a 10-year time horizon from FY2015–2016 to FY2024–2025, constant 2012 dollars, a 7% discount rate, and the present value base year of 2012), it is estimated that the total annualized average administrative costs imposed by the introduction of the proposed regulatory amendments would be approximately CAD 2,780,880, resulting in an annualized average administrative cost per business of approximately CAD 37,579.

The expected increase in administrative costs would stem mainly from a one-time cost to train front-line employees and to update training material on the new process imposed by the regulations. As well, costs are associated with more frequent data transmittals (e.g. for API, PNR, and the close-out message).

Based on the information above, the proposal is considered an “IN” under the Rule. An “IN” is a monetized increase in administrative burden costs from the revision of existing regulations.

### Small business lens

The CBSA recognizes that Canadian small businesses would be impacted by the new requirements. The average total costs (present value) per small business are estimated at CAD 26,380 (or CAD 3,760, annualized).

### Determination of population

A small business is defined by the TBS, thus for the purposes of this proposal, as any business, whether incorporated or not, with under 100 employees or between \$30,000 and \$5 million in annual revenues. Because revenue data was not readily available for all commercial air carriers considered under this regulatory proposal,

## Valeurs des paramètres utilisés dans le calcul

Activité	Prix (en dollars constants de 2012)	Durée (en heures)	Fréquence	Population
Formation	22,46 \$ CAN/h	1 014 [1]	1 [2]	74
Transmission des données IPV (MQ de tiers) [3]	0,07 \$ CAN/ transmission		421 609 [4]	53
Transmission des renseignements DP (MQ de tiers) [3]	0,06 \$ CAN/ transmission		374 176 [5]	53
Transmission des renseignements DP (autre que MQ)	0,06 \$ CAN/ transmission		886 [5]	14
Transmission des messages de fermeture (MQ de tiers) [3]	0,01 \$ CAN/ transmission		421 609 [4]	53
Transmission des messages de fermeture (autre que MQ)	0,01 \$ CAN/ transmission		1 194 [4]	16
Traitement des passagers	22,46 \$ CAN/h	1	20 [4]	74

## Remarques

- [1] Au total, quatre heures par membre du personnel et 264 membres du personnel par transporteur de taille moyenne/grande taille et 3 membres du personnel par transporteur de petite taille  
 [2] Coût initial unique  
 [3] L'Agence présume que cinq transporteurs aériens de taille moyenne/grande taille possédant un système directement lié à l'ASFC n'engageraient aucun coût supplémentaire pour la transmission de données IPV/DP/messages de fermeture par l'entremise du MQ.  
 [4] Continu, nombre prévu pour 2015-2016, avec une croissance annuelle de 3 %  
 [5] Continu, nombre prévu pour 2016-2017, avec une croissance annuelle de 3 %

Ces éléments sont combinés dans la formule de base suivante :

$$\text{Coût par activité} = \text{prix} \times \text{durée} \times \text{fréquence} \times \text{population}$$

Selon la méthode de la règle du « un pour un » (c'est-à-dire l'utilisation d'une période de 10 ans, de l'exercice financier 2015-2016 à celui de 2024-2025, en dollars constants de 2012, à un taux d'actualisation de 7 % et selon la valeur actualisée de l'année de référence 2012), le total des coûts administratifs moyens annualisés entraînés par la mise en œuvre des modifications réglementaires proposées est estimé à environ 2 780 880 \$ CAN, représentant un coût administratif moyen annualisé par entreprise d'environ 37 579 \$ CAN.

L'augmentation prévue des coûts administratifs découlerait principalement d'un coût initial unique pour la formation des employés de première ligne et la mise à jour du matériel didactique sur le nouveau processus imposé par les règlements. Par ailleurs, les coûts seraient également entraînés par de plus fréquentes transmissions de données (par exemple les données IPV et DP et le message de fermeture).

À la lumière de ce qui précède, la proposition est considérée comme une « ENTRÉE » en vertu de la règle. Une « ENTRÉE » est une augmentation financière des coûts liés au fardeau administratif entraînée par la modification des règlements existants.

### Lentille des petites entreprises

L'ASFC est consciente du fait que les petites entreprises canadiennes seraient touchées par les nouvelles exigences. Le total des coûts moyens (valeur actualisée) par petite entreprise est estimé à 26 380 \$ CAN (ou 3 760 \$ CAN en valeur annualisée).

### Détermination de la population

Aux fins de la présente proposition, la définition de petite entreprise du Secrétariat du Conseil du Trésor sera utilisée : toute entreprise, qu'elle soit ou non constituée en personne, qui compte moins de 100 employés ou qui réalise un chiffre d'affaires annuel entre 30 000 \$ et 5 millions de dollars. Étant donné que les données sur

the number of employees was most often used to define small businesses in the cost-benefit analysis, as well as for the purposes of the small business lens. Where information pertaining to both revenue and the number of employees was available, revenue took precedence over the number of employees for determining business size.

For the purposes of the cost-benefit analysis and the small business lens, all those commercial air carriers currently participating in the API/PNR Program were included in calculations to monetize the costs and assess the benefits of IAPI requirements. Of those approximately 200 carriers, 3 were determined to be small businesses operating in Canada, according to the small business lens.

Both direct compliance and administrative costs associated with the regulations have been calculated for the small business lens. The compliance activities included in the calculations are the upfront costs relating to the updating, testing and certification of air carrier IT systems so they have the capability to meet their information obligations. The administrative activities are the same as those listed in the “One-for-One’ Rule” section above. The compliance and administrative costs were calculated for the three small businesses identified for this regulatory proposal using a 10-year time horizon, from FY2015–2016 to FY2024–2025, constant 2012 dollars, a 7% discount rate, and the present value base year of 2015.

#### Consultation

Recognizing the importance of consulting as broadly as possible stakeholders potentially affected by the IAPI regulatory proposal, and particularly the small businesses that may endure an increased burden as a result of the proposed regulatory changes, the CBSA has been conducting outreach and engagement activities with commercial air carriers (including small businesses) since the fall of 2012. The CBSA has used a number of different strategies, including communiqués, the creation of general mailboxes from which to send and receive responses to stakeholder questions, the creation of a Web page, attendance at specific conferences, and the creation of the Air Industry Working Group. In addition, the CBSA provided commercial air carriers in the Air Industry Working Group with a questionnaire in December 2014 in order to solicit additional information that could be used to monetize the impacts that the proposed regulatory amendments would have on Canadian businesses.

The three small businesses within the scope of the small business lens identified for this regulatory proposal have been provided with IAPI communiqués and informative materials, as well as access to the Web page mentioned above. Each of the small businesses has been invited to participate in webinars and meetings where the provision of feedback is encouraged. One of the three small businesses participated in webinars hosted by the CBSA and provided feedback in the form of questions about the program. No major concerns have been raised to date by the small businesses identified, but questions on the timelines for IAPI implementation and on how transmission methods may change and/or pose new challenges for small operators have been raised. More specifically, small businesses wondered whether there will be any exemptions or other considerations made for smaller operators, whether there will be significant changes in the way data is transmitted and what the timeline is for the implementation of these new processes.

le revenu de l'ensemble des transporteurs aériens commerciaux visés par la présente proposition réglementaire n'étaient pas facilement accessibles, le nombre d'employés a été utilisé la plupart du temps pour définir les petites entreprises dans l'analyse coûts-avantages ainsi que pour la lentille des petites entreprises. Quand des renseignements sur le revenu et le nombre d'employés étaient accessibles, les données sur le revenu l'emportaient sur le nombre d'employés pour déterminer la taille de l'entreprise.

Aux fins de l'analyse coûts-avantages et de la lentille des petites entreprises, tous les transporteurs aériens commerciaux participant actuellement au programme IPV/DP ont été inclus dans le calcul pour quantifier financièrement les coûts et évaluer les avantages des exigences de l'IIPV. Parmi les quelque 200 transporteurs, 3 ont été considérés comme des petites entreprises exploitées au Canada selon la lentille des petites entreprises.

Les coûts directs de conformité et d'administration associés aux règlements ont été calculés pour la lentille des petites entreprises. Les activités de conformité incluses dans les calculs comprennent les coûts initiaux liés à la mise à jour, à la mise à l'essai et à la certification du système de TI des transporteurs aériens afin qu'ils aient la capacité de remplir leurs obligations en matière d'information. Les activités administratives sont les mêmes que celles énumérées dans la section « Règle du “un pour un” » ci-dessus. Les coûts de conformité et d'administration ont été calculés pour les trois petites entreprises relevées aux fins de la présente proposition réglementaire selon une période de 10 ans, de l'exercice financier 2015-2016 à celui de 2024-2025, en dollars constants de 2012, à un taux d'actualisation de 7 % et selon la valeur actualisée de l'année de référence 2015.

#### Consultation

Consciente de l'importance de consulter autant que possible les intervenants pouvant être touchés par la proposition réglementaire relative à l'IIPV, en particulier les petites entreprises qui pourraient devoir supporter un fardeau plus lourd par suite de l'adoption des modifications réglementaires proposées, l'ASFC mène depuis l'automne 2012 des activités de sensibilisation et de mobilisation auprès des transporteurs aériens commerciaux (y compris les petites entreprises). L'ASFC a eu recours à plusieurs stratégies, notamment la publication de communiqués, la création de boîtes aux lettres générales pour recevoir les questions des intervenants et y répondre, la création d'une page Web, la participation à des conférences particulières et la création du Groupe de travail de l'industrie du transport aérien. De plus, en décembre 2014, l'ASFC a remis un questionnaire aux transporteurs aériens commerciaux faisant partie du Groupe de travail de l'industrie du transport aérien en vue d'obtenir des renseignements supplémentaires qui pourraient servir à quantifier financièrement l'incidence que les modifications réglementaires proposées auraient sur les entreprises canadiennes.

Les trois petites entreprises relevées dans le cadre de la lentille des petites entreprises établie pour cette proposition réglementaire ont reçu des communiqués et des documents d'information sur l'IIPV, et elles ont accès à la page Web susmentionnée. Chacune des petites entreprises a été invitée à participer à des webinaires et à des réunions au cours desquels les participants sont encouragés à fournir une rétroaction. L'une des trois petites entreprises a participé à des webinaires organisés par l'ASFC et a fourni une rétroaction sous forme de questions sur le programme. Aucune préoccupation majeure n'a été soulevée jusqu'ici par les petites entreprises en question. Celles-ci ont, toutefois, soulevé des questions sur l'échéancier de mise en œuvre de l'IIPV et sur le fait que les méthodes de transmission pourraient changer ou entraîner de nouvelles difficultés pour les petites entreprises. Notamment, les petites entreprises se demandaient si des exemptions ou d'autres considérations sont prévues pour elles, si des changements importants sont prévus sur

The CBSA continues to respond to all questions and concerns raised by air carriers (including small businesses) as they are received.

#### *Summary of flexibility analysis*

After careful consideration and analysis of options for reducing the burden on small businesses, the CBSA has determined that it would not be advisable, from a risk management perspective, to provide regulatory flexibility to the small businesses identified under the IAPI regulatory proposal. A flexible option of requiring fewer pushes of passenger or reservation data for small businesses has been quantified and compared to the initial option for this proposal; however, it has been determined that this option could adversely impact immigration integrity, public safety and national security, and thus is not recommended.

#### *Flexible option*

The following flexible option was quantified and considered for this regulatory proposal: allowing small businesses to transmit PNR data elements once rather than requiring multiple pushes (up to four times and no later than 72 hours prior to departure).

#### *Reverse onus*

Allowing small businesses to send a passenger's PNR data elements once rather than requiring that they send all updates to said elements (up to four times) would fail to strengthen the Agency's Air Passenger Targeting Program by reducing the frequency at which information is made available to targeting officers and reducing its timelines. Multiple pushes of PNR data elements no later than 72 hours prior to departure will allow the CBSA targeting officers to determine, for example, whether a passenger travelling to Canada has attempted to obfuscate some aspect of his or her identity by changing a reservation multiple times. This behaviour has been shown to be consistent with attempts to conceal criminal activity or the identity of a traveller. Allowing a two-tiered system to be in place with regard to the submission of PNR data elements will therefore not strengthen the Agency's targeting program or address a current gap in Canada's national security perimeter. As this flexible option is assessed to have the potential to adversely affect the security and/or safety of Canadians, it is not the recommended option for this regulatory proposal.

#### *Flexibility within the initial option*

Although a flexible regulatory option is not available to small businesses, the CBSA provides flexibility for all businesses through the implementation of the initial option (proposed regulations) by allowing various approved methods<sup>7</sup> for the transmission of API and PNR elements. IAPI would leverage the multiple transmission methods already in place for the existing API/PNR Program, including

- the Message Queue (MQ) / direct connection (API and PNR);
- Secure email (API only); and
- the Internet API Gateway (IAG), which supports file upload (API and PNR) and interactive data entry (API).

<sup>7</sup> See the CBSA Web site for approved service providers: [http://www.cbsa-asfc.gc.ca/security-securite/api\\_ipv\\_provfour-eng.html](http://www.cbsa-asfc.gc.ca/security-securite/api_ipv_provfour-eng.html).

la façon de transmettre les données, et quel est l'échéancier pour la mise en œuvre de ces nouveaux processus.

L'ASFC continue de répondre aux questions et aux préoccupations soulevées par les transporteurs aériens (y compris les petites entreprises) dès qu'elle les reçoit.

#### *Sommaire d'analyse de flexibilité réglementaire*

Après avoir examiné et analysé attentivement les solutions pour diminuer le fardeau des petites entreprises, l'ASFC a déterminé qu'il ne serait pas conseillé, du point de vue de la gestion du risque, de fournir une flexibilité réglementaire aux petites entreprises relevées dans le cadre de la proposition réglementaire liée à l'IIPV. Une solution souple consistant à réduire pour les petites entreprises le nombre de communications de données sur les passagers ou les réservations a été quantifiée et comparée à la solution initiale de la présente proposition; par contre, il a été déterminé que cette solution pourrait avoir des répercussions négatives sur l'intégrité de l'immigration, ainsi que sur la sécurité publique et nationale, et elle n'est donc pas recommandée.

#### *Solution souple*

La solution souple suivante a été quantifiée et envisagée pour la présente proposition réglementaire : permettre aux petites entreprises de transmettre des éléments de renseignements DP une fois plutôt que de les obliger à effectuer des communications multiples (jusqu'à quatre fois, au plus tard 72 heures avant le départ).

#### *Inversion de la charge*

Permettre aux petites entreprises d'envoyer les éléments de renseignements DP une fois plutôt que de les obliger à envoyer l'ensemble des mises à jour des éléments (jusqu'à quatre fois) n'améliorerait pas l'efficacité du programme de ciblage des voyageurs aériens de l'Agence en raison de la diminution de l'actualité des renseignements accessibles aux agents de ciblage et de la fréquence à laquelle ces derniers reçoivent ces renseignements. De multiples communications d'éléments de renseignements DP au plus tard 72 heures avant le départ permettront aux agents de ciblage de l'ASFC de déterminer, notamment, si un passager se rendant au Canada a tenté de cacher certains aspects de son identité en changeant sa réservation plusieurs fois. Ce comportement est affiché par les voyageurs tentant de dissimuler leurs activités criminelles ou leur identité. Par conséquent, si l'Agence permet la mise en œuvre d'un système à deux vitesses en ce qui concerne la transmission d'éléments de renseignements DP, cela ne permettrait pas de renforcer l'efficacité du programme de ciblage de l'Agence et de combler une faille dans le périmètre de la sécurité nationale du Canada. Comme cette option souple est considérée comme ayant le potentiel de nuire à la sécurité des Canadiens, il ne s'agit pas de la solution recommandée pour la présente proposition réglementaire.

#### *Flexibilité de la solution souple*

Même s'il n'y aura pas de solution souple destinée exclusivement aux petites entreprises, l'ASFC compte fournir une certaine souplesse à l'ensemble des entreprises grâce à la mise en œuvre de la solution initiale (réglementation proposée) en acceptant de multiples méthodes approuvées<sup>7</sup> pour la transmission des éléments de données IPV et DP. L'IIPV ferait appel aux multiples méthodes de transmission déjà en place dans le cadre du programme IPV/DP, notamment :

- la file d'attente de messages (MQ)/connexion directe (IPV et DP);
- le courriel sécurisé (IPV seulement);

<sup>7</sup> Pour connaître les fournisseurs de services approuvés, consultez le site Web de l'ASFC à l'adresse suivante : [http://www.cbsa-asfc.gc.ca/security-securite/api\\_ipv\\_provfour-fra.html](http://www.cbsa-asfc.gc.ca/security-securite/api_ipv_provfour-fra.html).

Small business owners have the option of using interactive data entry or file upload through the IAG (a secure Web site that allows operating air carriers and/or service providers to transmit data to the CBSA via these methods), or they can use email to transmit data to the CBSA secure email address. These alternative options introduce no new direct costs for businesses that already have Internet access, and may be considered more user-friendly than the Message Queue (MQ) Network.

Both secure email and the IAG Web site transmission methods are available at no cost to registered air carriers and, in most cases, air carriers will be able to continue to use the transmission methods that they are currently using for the API/PNR Program for future IAPI transmissions.

**Table 2: Regulatory flexibility analysis summary**

Short description	Initial Option		Flexible Option	
	Annualized Average (\$ 2012)	Present Value (\$ 2012)	Annualized Average (\$ 2012)	Present Value (\$ 2012)
Maximum number of small businesses impacted	3		3	
Compliance costs	\$9,150	\$64,300	\$8,240	\$57,870
Administrative costs	\$2,110	\$14,830	\$1,510	\$10,640
<b>Total costs</b>	<b>\$11,270</b>	<b>\$79,130</b>	<b>\$9,750</b>	<b>\$68,510</b>
<i>Average cost per small business</i>	<i>\$3,760</i>	<i>\$26,380</i>	<i>\$3,250</i>	<i>\$22,840</i>
Risk considerations	While the transmission of IAPI data via IAG and secure email might delay the reception of "board/no-board" messages, since transmissions via MQ / Direct sense Connect have priority and are promised a short response time, this is not expected to result in significant delays in boarding or in passengers missing connecting flights.		This flexible option is assessed to have the potential to adversely affect the security and/or safety of Canadians by failing to strengthen the Agency's Air Passenger Targeting Program. Reducing the frequency at which information is available to targeting officers and its timelines will not address an existing gap in Canada's national security perimeter.	

Note: Costs have been estimated using the Standard Cost Model. Detailed calculations are available upon request.

- la passerelle Internet IPV (PII), qui soutient le téléchargement des dossiers (IPV et DP) et la saisie de données interactive (IPV).

Les propriétaires de petites entreprises ont le choix d'utiliser la saisie de données interactive ou le téléchargement de dossiers par l'entremise de la PII (un site Web sécurisé qui permet aux transporteurs aériens exploitants ou aux fournisseurs de services de transmettre des données à l'ASFC par ces méthodes) ou ils peuvent utiliser le courriel pour transmettre des données à l'adresse courriel sécurisée de l'ASFC. Ces solutions de rechange n'entraînent pas de nouveaux coûts directs pour les entreprises qui disposent déjà d'un accès à l'Internet et elles peuvent être considérées comme plus conviviales que le réseau de la file d'attente de messages (MQ).

Les méthodes de transmission par courriel sécurisé et par le site Web de la PII sont accessibles gratuitement aux transporteurs aériens inscrits et, dans la plupart des cas, les transporteurs aériens pourront à l'avenir continuer de transmettre l'IIPV en se servant des méthodes de transmission qu'ils utilisent actuellement pour le programme IPV/DP.

**Tableau 2 : Analyse de la flexibilité réglementaire**

Brève description	Solution initiale		Solution souple	
	Moyenne annualisée (en dollars de 2012)	Valeur actualisée (en dollars de 2012)	Moyenne annualisée (en dollars de 2012)	Valeur actualisée (en dollars de 2012)
Nombre maximal de petites entreprises touchées	3		3	
Coûts de conformité	9 150 \$	64 300 \$	8 240 \$	57 870 \$
Coûts administratifs	2 110 \$	14 830 \$	1 510 \$	10 640 \$
<b>Total des coûts</b>	<b>11 270 \$</b>	<b>79 130 \$</b>	<b>9 750 \$</b>	<b>68 510 \$</b>
<i>Coût moyen par petite entreprise</i>	<i>3 760 \$</i>	<i>26 380 \$</i>	<i>3 250 \$</i>	<i>22 840 \$</i>
Considérations liées au risque	Bien que la transmission des données de l'IIPV par la PII et par courriel sécurisé retarde légèrement la réception des messages d'« embarquement autorisé/non autorisé », étant donné que les transmissions par MQ/Connexion directe ont la priorité et sont assorties d'un court délai de réponse, il n'est pas prévu qu'il y ait des retards importants dans l'embarquement ou que des voyageurs manquent leur vol de correspondance.		Cette solution souple pourrait avoir des répercussions négatives sur la sécurité des Canadiens puisqu'elle ne renforce pas le programme de ciblage des voyageurs aériens de l'Agence. Une diminution de la fréquence et de la rapidité à lesquelles les renseignements sont transmis aux agents de ciblage ne permettrait pas de combler une faille dans le périmètre de la sécurité nationale du Canada.	

Remarque : Les coûts ont été estimés selon le modèle des coûts standard. Les calculs détaillés peuvent être obtenus sur demande.

Calculations for the costs considered above for small businesses are based on a 10-year time horizon (FY2015–2016 to FY2024–2025) using a discount rate of 7% in 2012 constant Canadian dollars.

### Consultation

Streamlining processes and minimizing impact, duplication of effort, and costs to stakeholders, including small businesses, remain key considerations as the IAPI initiative is developed and implemented by the CBSA. In order to ensure the utmost openness and transparency with stakeholders, and to seek their feedback as to whether their particular business needs are being addressed, the CBSA began consultations and established stakeholder working groups early in the development of the project.

The CBSA has undertaken a variety of engagement and outreach activities to inform and to seek feedback from carriers on the IAPI initiative requirements such as the development of an IAPI Web site, the establishment of air industry working groups, the delivery of presentations/webinars and distribution of informational materials at conferences and the issuance of communiqués. In addition, a questionnaire was sent to air carriers participating in the Air Industry Working Group seeking their input on the perceived benefits and verifying costs relating to compliance with the IAPI initiative for their business. The CBSA has undertaken such a variety of outreach activities to ensure that information on IAPI and opportunities to provide feedback are distributed as widely as possible to all stakeholders.

One small business identified for this regulatory proposal participated in webinars hosted by the CBSA and provided feedback in the form of questions about the program. While no major concerns have been raised, questions on the timelines for the implementation of IAPI requirements and on how transmission methods may change and/or pose new challenges for small operators have been raised. The CBSA will continue respond to all questions and concerns raised by air carriers as they are received.

Engagement, outreach, and implementation strategies for those air carriers currently participating in the API/PNR Program, as well as those carriers that are anticipated to come take part in the future, remain ongoing.

### Regulatory cooperation

On February 4, 2011, the Prime Minister of Canada and the President of the United States issued *Beyond the Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness*. The Declaration established a new long-term partnership built upon a perimeter approach to security and economic competitiveness, and was followed in December 2011 by the Beyond the Border Action Plan, which provided details concerning the general commitments made in the Declaration.

The Action Plan committed Canada to implementing an enhanced approach to identifying and interdicting inadmissible persons at the perimeter, including the use of IAPI to make “board/no-board” decisions on all travellers wishing to fly to Canada prior to their departure.

Les calculs de coûts examinés ci-dessus pour les petites entreprises sont fondés sur une période de 10 ans (de l'exercice financier 2015-2016 à celui de 2024-2025), selon un taux d'actualisation de 7 % en dollars canadiens constants de 2012.

### Consultation

La simplification des processus et la réduction au minimum des répercussions, du chevauchement des efforts et des coûts pour les intervenants, y compris les petites entreprises, demeurent des considérations clés pour l'ASFC tandis qu'elle élabore et met en œuvre l'initiative relative à l'IIPV. Afin d'être la plus ouverte et transparente possible avec les intervenants et de demander à ces derniers si elle répond à leurs besoins, l'ASFC a entamé des consultations et mis sur pied des groupes de travail formés d'intervenants au début de l'élaboration du projet.

L'ASFC a mené une multitude d'activités de sensibilisation et de mobilisation pour informer les transporteurs des exigences de l'initiative relative à l'IIPV et leur demander leurs commentaires au sujet des exigences, notamment les suivantes : la création d'un site Web sur l'IIPV, la mise sur pied de groupes de travail de l'industrie, la présentation d'exposés/de webinaires et la diffusion de matériel d'information dans le cadre de conférences et l'émission de communiqués. Par ailleurs, un questionnaire a été envoyé aux transporteurs aériens participant au Groupe de travail de l'industrie du transport aérien pour leur demander des commentaires sur les avantages perçus et déterminer les coûts entraînés par la conformité avec l'initiative relative à l'IIPV pour leur entreprise. L'ASFC a mené une telle variété d'activités de sensibilisation pour veiller à ce que les renseignements sur l'IIPV soient diffusés au plus grand nombre d'intervenants possible et pour que ces derniers aient l'occasion de fournir des commentaires.

Une petite entreprise identifiée pour la présente proposition réglementaire a participé à des webinaires organisés par l'ASFC et a fourni une rétroaction sous la forme de questions sur le programme. Aucune préoccupation majeure n'a été soulevée, mais des questions sur les délais de la mise en œuvre des exigences liées à l'IIPV et la façon dont les méthodes de transmission pourraient changer ou entraîner de nouveaux enjeux pour les petits exploitants ont été posées. L'ASFC continuera de répondre à l'ensemble des questions et des préoccupations qui lui sont transmises par les transporteurs aériens.

L'Agence continue de maintenir les stratégies de mobilisation, de sensibilisation et de mise en œuvre pour les transporteurs aériens qui participent actuellement au programme IPV/DP et pour les transporteurs qui devraient s'y joindre à l'avenir.

### Coopération en matière de réglementation

Le 4 février 2011, le premier ministre du Canada et le président des États-Unis ont rendu public un document intitulé *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*. Cette déclaration établissait un nouveau partenariat à long terme qui s'articule autour d'une approche de la sécurité et de la compétitivité économique qui repose sur le périmètre commun; elle a été suivie en décembre 2011 par le plan d'action Par-delà la frontière, lequel fournissait des détails concernant les engagements généraux pris dans la déclaration.

Dans le plan d'action, le Canada s'engage à mettre en place une approche améliorée afin de déterminer les personnes inadmissibles et de leur interdire l'accès au périmètre, notamment en utilisant l'IIPV pour prendre des décisions sur l'embarquement autorisé/non autorisé à l'égard de tous les voyageurs voulant se rendre au Canada en avion, et ce, avant leur départ.

The CBSA committed to aligning the requirements and the processes of IAPI with the U.S. Advance Passenger Information System (APIS) / Interactive Quick Query (AQQ) option under the APIS Pre-departure Final Rule as much as possible. Such alignment allows air carriers currently operating commercial flights to the United States to leverage their existing technology and knowledge to the fullest extent

### Rationale

The proposed regulatory amendments underpin the changing nature of the interaction between border control authorities and commercial air carriers by allowing the GoC to provide crucial information to inform the carrier's decision of whether to board an individual bound for Canada. Doing so in the context of Canada's IAPI program would contribute to preventing prescribed persons and improperly documented FNs from reaching Canadian PoE, thereby protecting the integrity of Canada's immigration program and enhancing public safety. The proposed amendments would also enhance the CBSA's ability to target high-risk travellers by providing targeting officers with relevant information earlier in the travel continuum. This would, in turn, strengthen national security.

The proposed amendments would allow the CBSA

- to ensure that the required data is being provided within the time, manner and format as prescribed in section 107.1 of the *Customs Act*;
- to collect information earlier in the travel continuum in order to allow additional time for targeting activities to identify high-risk travellers upon the coming into force of the requirement for air carriers to provide pre-departure PNR;
- to work more effectively with commercial air carriers to ensure that the passengers they carry to Canada are properly documented and that travellers are not prescribed persons; and
- to provide the capacity to validate the existence of the eTA for all FNs who require an eTA and are flying to Canada prior to departure.

The CBSA has completed a Privacy Impact Assessment (PIA) for this proposal, and is committed to continuing to work with the Office of the Privacy Commissioner to address all privacy-related concerns that may be raised.

The privacy risks and proposed mitigation strategies identified through the IAPI initiative's PIA findings are described below. These risks and mitigation strategies are elaborated upon further in the IAPI PIA. A version of the IAPI PIA's Executive Summary will be posted on the external CBSA Web site for public consultation. The final PIA itself will be a confidential document shared with the Office of the Privacy Commissioner. However, members of the public may file an access to information request with the CBSA for a copy of the IAPI PIA. The document would then be reviewed by the CBSA's Access to Information and Privacy Division and any sensitive material redacted prior to release.

L'ASFC s'est engagée à harmoniser les exigences et les processus de l'IIPV avec l'Advance Passenger Information System (APIS) / Interactive Quick Query (AQQ) des États-Unis en vertu de la règle finale préalable au départ de l'APIS dans la mesure du possible. Une telle harmonisation permet aux transporteurs aériens qui exploitent des vols commerciaux à destination des États-Unis d'utiliser le plus possible leurs technologies et connaissances actuelles dans le cadre de l'IIPV.

### Justification

Les propositions réglementaires relèvent de la nature changeante de l'interaction entre les autorités du contrôle frontalier et les transporteurs aériens commerciaux en permettant au GC de fournir des renseignements cruciaux pour orienter la décision d'un transporteur de permettre à une personne à destination du Canada de monter à bord ou non. Dans le contexte du programme relatif à l'IIPV du Canada, cela contribuerait à empêcher les personnes visées par règlement et les étrangers ne possédant pas les documents adéquats d'atteindre les PDE canadiens, ce qui protégerait l'intégrité du programme d'immigration du Canada et renforcerait la sécurité publique. Les modifications proposées amélioreraient également la capacité de l'ASFC de cibler les voyageurs à risque élevé en fournissant aux agents de ciblage des renseignements pertinents plus tôt dans le continuum des voyages. Cela aurait ensuite pour effet de renforcer la sécurité nationale.

Les modifications proposées permettraient à l'ASFC de :

- veiller à ce que les données requises soient fournies dans les délais prescrits et selon la manière et la forme établies à l'article 107.1 de la *Loi sur les douanes*;
- recueillir des renseignements plus tôt dans le continuum des voyages afin de pouvoir allouer plus de temps aux activités de ciblage pour déterminer les voyageurs à risque élevé dès l'entrée en vigueur des exigences pour les transporteurs aériens de fournir des données du DP avant le départ;
- collaborer plus efficacement avec les transporteurs aériens commerciaux pour veiller à ce que leurs passagers à destination du Canada possèdent les documents adéquats et ne soient pas des personnes visées par règlement;
- fournir la capacité de valider l'existence de l'AVE pour tous les ressortissants étrangers qui sont tenus d'avoir une AVE et qui viennent au Canada par avion avant leur départ.

L'ASFC a effectué une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée (EFVP) pour la présente proposition et elle s'engage à continuer de travailler avec le Commissariat à la protection de la vie privée pour aborder l'ensemble des préoccupations liées à la protection des renseignements personnels qui pourraient être soulevées.

Les risques liés à la protection des renseignements personnels et les stratégies d'atténuation proposées relevés dans le cadre de l'EFVP de l'initiative relative à l'IIPV sont décrits ci-dessous. Ces risques et stratégies d'atténuation sont abordés plus en détail dans l'EFVP de l'IIPV. Une version du sommaire exécutif de l'EFVP de l'IIPV sera affichée sur le site Web externe de l'ASFC à l'intention du public. L'EFVP finale sera un document confidentiel communiqué au Commissariat à la protection de la vie privée. Toutefois, les particuliers pourront déposer une demande d'accès à l'information auprès de l'ASFC pour obtenir un exemplaire de l'EFVP de l'IIPV. Le document sera examiné par la Division de l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels de l'ASFC, et tous les passages de nature délicate seront retirés du document avant la communication.



**Risk:** The *Privacy Act* does not grant the right of access to FNs who are not in Canada.

**Mitigation:** The CBSA should continue the informal policy of granting right of access to all FNs in order to ensure that those passengers affected by an IAPI board/no-board message are able to access the information about them provided to the CBSA.

**Risk:** The current Passenger Information System (PAXIS) system does not allow for the annotation or alteration of API/PNR records for the purposes of requests for corrections submitted by passengers.

**Mitigation:** The CBSA should ensure that it continues to meet its obligations under the *Privacy Act* by providing some means of correction/notation for API/PNR records stored in PAXIS.

**Risk:** IAPI may issue erroneous no-boards to passengers based on a close or exact match between their API data and another individual who is listed under the Minister's section 22.1 IRPA declaration or a passenger that has a previously enforced removal order.

**Mitigation:** The CBSA should continue to implement the planned IAPI manual no-board targeting process. As this risk was highlighted within the context of IAPI's PIA during the development phase of the initiative, the proposed risk mitigation was adopted and integrated into IAPI. As a result, the primary mitigation approach for this risk has already been established (manual review of no-boards under IAPI involving a previously enforced removal order or a declaration).

**Risk:** API/PNR information is collected indirectly without notice under the authorities of the *Privacy Act*, whereby information may be collected in this manner if providing notice may elicit the submission of false information.

**Mitigation:** The CBSA should update the existing material that aims to educate passengers on the API/PNR program and inform them that their information is routinely collected as part of the program.

**Risk:** The CBSA currently receives API/PNR information about passengers who are no longer planning to come to Canada, but is unable to label this information.

**Mitigation:** The various Flight Update Notification messages that will be implemented as part of the IAPI initiative will address this issue by allowing for the Agency to determine when a passenger cancels their plans to come to Canada and annotate the passenger's travel history. This will allow the CBSA to label any previously received API/PNR data as "not coming to Canada."

**Risk:** CBSA Info Source Records relating to the API/PNR Program Data Acquisition and Air Passenger Targeting program functions do not accurately reflect all elements of the IAPI initiative.

**Mitigation:** Prior to the implementation of IAPI, the CBSA should update the API/PNR Program Personal Information Bank to reflect data elements collected and retained under IAPI.

**Risque :** La *Loi sur la protection des renseignements personnels* n'accorde pas le droit d'accès à l'information aux étrangers qui ne sont pas au Canada.

**Atténuation :** L'ASFC devrait maintenir la politique informelle de droit d'accès pour tous les étrangers afin de veiller à ce que tous les passagers visés par un message d'embarquement autorisé/non autorisé dans le cadre de l'IIPV aient accès à l'information à leur sujet fournie à l'ASFC.

**Risque :** Le Système d'information sur les voyageurs (SIPAX) actuel ne permet pas d'annoter ou de modifier les dossiers IPV/DP lorsque des passagers présentent une demande de correction.

**Atténuation :** L'ASFC devrait s'assurer qu'elle continue de remplir ses obligations aux termes de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* en établissant des moyens de corriger/d'annoter les dossiers IPV/DP figurant dans le SIPAX.

**Risque :** L'IIPV pourrait transmettre un message erroné empêchant un passager de monter à bord en raison d'une correspondance semblable ou exacte entre ses données IPV et celles d'une autre personne faisant l'objet d'une déclaration du ministre visée à l'article 22.1 de la LIPR ou d'un passager qui a déjà été frappé d'une mesure de renvoi.

**Atténuation :** L'ASFC devrait continuer de mettre en œuvre le processus de ciblage manuel de l'IIPV prévu concernant les messages d'embarquement non autorisé. Comme ce risque a été relevé dans le cadre de l'EFVP de l'IIPV pendant la phase d'élaboration de l'initiative, la stratégie d'atténuation du risque proposée a été adoptée et intégrée à l'IIPV. Par conséquent, l'approche d'atténuation principale pour ce risque a déjà été établie (examen manuel des messages d'embarquement non autorisé de l'IIPV si une mesure de renvoi a déjà été prise ou si la déclaration est appliquée).

**Risque :** Les données IPV/DP sont recueillies indirectement sans préavis aux termes des pouvoirs établis dans la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, qui prévoit que les données peuvent être recueillies de cette façon si la fourniture d'un avis risquait d'entraîner la soumission de faux renseignements.

**Atténuation :** L'ASFC devrait mettre à jour les documents existants qui visent à sensibiliser les passagers à l'égard du programme IPV/DP et à les informer du fait que leurs renseignements sont recueillis régulièrement dans le cadre du programme.

**Risque :** L'ASFC reçoit actuellement des données IPV/DP sur des passagers qui ne prévoient plus venir au Canada, mais elle est incapable d'étiqueter ces renseignements.

**Atténuation :** Les multiples avis de mise à jour de l'information sur le vol qui seront mis en œuvre dans le cadre de l'initiative relative à l'IIPV régleront ce problème en permettant à l'Agence de déterminer qu'un passager a annulé ses plans de venir au Canada et d'annoter l'historique de voyage du passager. Cela permettra à l'ASFC d'étiqueter des données IPV/DP antérieurement reçues sur un passager pour indiquer qu'il « ne vient pas au Canada ».

**Risque :** Les dossiers d'Info Source de l'ASFC liés aux fonctions du programme de ciblage des voyageurs aériens et d'acquisition de données du programme IPV/DP ne reflètent pas exactement tous les éléments de l'initiative relative à l'IIPV.

**Atténuation :** Avant la mise en œuvre de l'IIPV, l'ASFC devrait mettre à jour la banque de renseignements personnels du programme IPV/DP pour refléter les éléments de données recueillis et conservés dans le cadre de l'IIPV.

## Implementation, enforcement and service standards

### Implementation

The IAPI initiative was announced in December 2011, as part of the Beyond the Border Action Plan commitments agreed upon by Canada and the United States. The regulatory amendments are designed to provide regulatory support for the full implementation of the IAPI initiative.

The majority of the proposed IAPI-related regulatory amendments would come into force upon registration, while amendments to the IRPR relating to administration fees to transporters would come into force to coincide with the coming-into-force date of the eTA as a mandatory travel document. The proposed regulatory amendments related to pre-departure PNR would come into force at a later date, based on considerations such as ratification of the Canada-EU PNR Agreement or, if deemed necessary, national security interests.

The CBSA is working closely with CIC and the commercial air carriers to develop an expedient airline boarding approach that will meet the expected strategic, business and operational success factors for the eTA and IAPI initiatives. Each of the commercial air carriers (numbering approximately 200) will review and sign an action plan with the CBSA confirming their system's readiness and ability to begin the testing process to be certified to transmit data under the IAPI requirements and receive "board/no-board" messages. The IAPI action plan is a document that CBSA testers will use to validate each air carrier's technical API/PNR transmission details, and those of the service providers they will be using, as well as to allocate a testing window. Once all action plans have been signed, the final commercial air carrier testing and certification schedule can then be created.

### Enforcement

Commercial air carriers that do not provide API on all passengers and crew are subject to financial penalties. AMPs are issued when there is non-compliance with *Customs Act* requirements. To assist stakeholders in adapting to the changes introduced with the IAPI program, for most of the regulatory requirements, there will be a period of approximately six months after the coming-into-force date of the proposed regulatory amendments during which the AMPs will be \$0.00.

Implementation of the IAPI initiative, carried out with the commercial air carriers identified as carrying 99% of traveller volumes, will coincide as much as possible with the eTA mandatory compliance date of March 15, 2016.

In addition to AMPs, administration fees will be assessed under section 279 of the IRPR as part of the transporter obligations program. As it will become mandatory for prescribed travellers to possess an eTA beginning on March 15, 2016, the CBSA would begin assessing administration fees as of this date against commercial airline transporters who carry FNs without a valid eTA to Canada. This will be enforced with air carriers that are participating in the IAPI initiative and are therefore capable of receiving a "no-board" message from the Agency, but that nevertheless carry a passenger who does not possess an eTA to Canada.

## Mise en œuvre, application et normes de service

### Mise en œuvre

L'initiative relative à l'IIPV a été annoncée en décembre 2011 dans le cadre des engagements du plan d'action Par-delà la frontière pris par le Canada et les États-Unis. Les modifications réglementaires ont pour objet de fournir un soutien réglementaire pour la mise en œuvre complète de l'initiative relative à l'IIPV.

La majorité des modifications réglementaires proposées liées à l'IIPV entreraient en vigueur au moment de l'enregistrement, alors que les modifications du RIPR relativement aux frais administratifs aux transporteurs aériens entreraient seulement en vigueur à la date où l'AVE deviendrait obligatoire. Les modifications proposées relatives aux renseignements DP préalables au départ entreraient en vigueur à une date ultérieure, en fonction des considérations telles que la ratification de l'Accord Canada-UE sur le DP ou, si cela est jugé nécessaire, les intérêts du Canada en matière de sécurité nationale.

L'ASFC travaille en étroite collaboration avec CIC et les transporteurs aériens commerciaux afin d'élaborer une démarche d'embarquement rapide qui répondra aux facteurs de succès escomptés sur les plans stratégique, organisationnel et opérationnel pour les initiatives relatives à l'AVE et à l'IIPV. Chacun des transporteurs aériens commerciaux (au nombre d'environ 200) devra réviser et signer un plan d'action établi avec l'ASFC pour confirmer que son système est prêt et qu'il est en mesure de commencer le processus de mise à l'essai afin d'obtenir l'homologation nécessaire pour transmettre des données, suivant les exigences de l'IIPV, et recevoir des messages d'embarquement autorisés/non autorisés. Le plan d'action concernant l'IIPV est un document que les responsables techniques et de l'homologation à l'ASFC utiliseront pour valider les renseignements techniques de transmission de l'IPV/DP de chaque transporteur aérien et des fournisseurs de services auxquels les transporteurs auront recours, ainsi que pour attribuer une période d'essai aux transporteurs. Une fois que tous les plans d'action seront signés, le calendrier définitif pour les essais et l'homologation des transporteurs aériens pourra être créé.

### Exécution de la loi

Les transporteurs aériens commerciaux qui ne fourniront pas de données IPV sur tous les passagers et l'équipage se verront imposer des pénalités financières. Des SAP sont imposées en cas de non-conformité avec les exigences de la *Loi sur les douanes*. Pour aider les intervenants à s'adapter aux changements apportés par le programme IIPV, pour la plupart des exigences réglementaires, il y aura une période d'environ six mois après la date d'entrée en vigueur des modifications réglementaires proposées pendant laquelle les SAP seront de 0 \$.

La mise en œuvre de l'IIPV, effectuée en collaboration avec les transporteurs aériens commerciaux considérés comme transportant 99 % du volume de voyageurs, coïncidera autant que possible avec la date à laquelle l'AVE deviendra obligatoire, soit le 15 mars 2016.

En plus des SAP, des frais administratifs seront imposés aux termes de l'article 279 du RIPR dans le cadre du programme des obligations du transporteur. Comme il sera obligatoire pour les voyageurs visés par règlement d'avoir une AVE à compter du 15 mars 2016, l'ASFC commencera à imposer des frais administratifs à compter de cette date pour les transporteurs aériens commerciaux qui introduisent au Canada des étrangers ne possédant pas d'AVE valide. Ces frais seront imposés aux transporteurs aériens qui participent à l'initiative relative à l'IIPV et qui sont donc en mesure de recevoir de l'Agence un message d'embarquement non autorisé, mais qui transportent néanmoins au Canada un passager qui ne possède pas d'AVE.

The CBSA does not intend to penalize carriers for carrying a traveller who does not possess an eTA until March 15, 2016, when the eTA becomes a mandatory travel document. Administration fees related to physical documents, such as valid passports and TRVs, will continue to be assessed as they are today, while amended provisions would apply upon registration of the Regulations, whether or not an air carrier is participating in the IAPI initiative.

Should the air carrier decide to carry to Canada an FN for whom they have received a “no-board” message, the FN will be intercepted on arrival by CBSA officers at the PoE, based on the close-out message that the CBSA receives up to 30 minutes after departure and that serves to alert the Agency to the fact that the subject of a “no-board” message is en route to Canada.

Similar to the case today, if the FN who was the subject of the “no-board” message is determined upon examination at the PoE to be a prescribed person, or not in the possession of the prescribed documents, the air carrier would be subject to administration fees under the transporter obligation program.

### **Performance measurement and evaluation**

Canada, like the United States, would track performance indicators, such as the number of inadmissible persons denied permission to travel, the number of high-risk targets identified, and the number of subsequent enforcement actions taken that were facilitated by targeting.

The CBSA is in the process of developing a Performance Measurement Framework (PMF) for the IAPI initiative, which would serve as an objective basis for collecting information related to the intended results of the initiative. For the PMF, expected results to be achieved and specific outputs to be produced by the IAPI initiative would be set out and related performance indicators, information sources, frequency of information availability and performance targets would be identified. Based on the PMF, the necessary performance measurement infrastructure would be put in place to collect relevant data on an ongoing basis. This data would be used to regularly assess the IAPI initiative’s performance in terms of efficiency in management, effectiveness in achieving results, satisfaction of stakeholders and relevance to the priorities of the CBSA and the GoC.

### **Contact**

Jennifer McKinley  
Director  
IAPI Policy  
Programs Branch  
Canada Border Services Agency  
Telephone: 613-952-2893  
Email: Jennifer.McKinley@cbsa-asfc.gc.ca

L’ASFC ne compte pas pénaliser les transporteurs qui transportent un voyageur ne possédant pas d’AVE avant le 15 mars 2016, lorsque l’AVE deviendra un document de voyage obligatoire. Les frais administratifs concernant les documents papier, comme les passeports et les VRT valides, continueront d’être imposés comme ils le sont aujourd’hui, et les dispositions modifiées entreront en vigueur au moment de l’enregistrement du règlement, et ce, peu importe si le transporteur aérien participe ou non à l’initiative relative à l’IIPV.

Si le transporteur aérien décide de transporter au Canada un étranger pour lequel il a reçu un message d’embarquement non autorisé, la personne sera interceptée par des agents à son arrivée au PDE selon le message de fermeture que l’ASFC reçoit jusqu’à 30 minutes après le départ du vol à destination du Canada et qui a pour objet d’avertir l’Agence qu’une personne visée par un message d’embarquement non autorisé est en route vers le Canada.

Comme c’est le cas aujourd’hui, si l’étranger visé par un message d’embarquement non autorisé est considéré, après examen au PDE, comme une personne visée par règlement, ou qu’il n’est pas en possession des documents obligatoires, le transporteur aérien se verra imposer des frais administratifs dans le cadre du programme des obligations du transporteur.

### **Mesures de rendement et plan d’évaluation**

Le Canada, tout comme les États-Unis, ferait le suivi des indicateurs de rendement, tels le nombre de personnes inadmissibles qui se sont vu refuser le droit de voyager, le nombre de personnes à haut risque qui ont été décelées et le nombre de mesures d’exécution de la loi subséquentes qui ont été facilitées grâce au ciblage.

L’ASFC est en voie d’élaborer un cadre de mesure du rendement (CMR) pour l’initiative relative à l’IIPV, lequel constituerait un moyen objectif de recueillir des renseignements sur les résultats prévus de l’initiative. Pour le CMR, les résultats prévus à atteindre et les extrants précis à produire dans le cadre de l’initiative relative à l’IIPV seraient établis, et on déterminerait les indicateurs de rendement connexes, les sources d’information, la fréquence de la disponibilité des renseignements et les cibles de rendement. À la lumière du CMR, l’infrastructure de mesure du rendement nécessaire serait mise en place pour recueillir de façon continue des données pertinentes. Ces données seraient utilisées pour évaluer régulièrement le rendement de l’initiative relative à l’IIPV en ce qui concerne l’efficacité de la gestion, l’efficacité de l’obtention des résultats, la satisfaction des intervenants et la pertinence de l’initiative selon les priorités de l’ASFC et du gouvernement du Canada.

### **Personne-ressource**

Jennifer McKinley  
Directrice  
Politiques relatives à l’IIPV  
Direction générale des programmes  
Agence des services frontaliers du Canada  
Téléphone : 613-952-2893  
Courriel: Jennifer.McKinley@cbsa-asfc.gc.ca

**Small Business Lens Checklist**

1. Name of the sponsoring regulatory organization:

Canada Border Services Agency

2. Title of the regulatory proposal:

Interactive Advance Passenger Information Initiative

3. Is the checklist submitted with a RIAS for the *Canada Gazette*, Part I or Part II? *Canada Gazette*, Part I *Canada Gazette*, Part II**A. Small business regulatory design**

<b>I</b>	<b>Communication and transparency</b>	<b>Yes</b>	<b>No</b>	<b>N/A</b>
1.	Are the proposed regulations or requirements easily understandable in everyday language?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Is there a clear connection between the requirements and the purpose (or intent) of the proposed regulations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Will there be an implementation plan that includes communications and compliance promotion activities, that informs small business of a regulatory change and guides them on how to comply with it (e.g. information sessions, sample assessments, toolkits, Web sites)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	If new forms, reports or processes are introduced, are they consistent in appearance and format with other relevant government forms, reports or processes?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Any new reporting requirements or processes introduced for small businesses under the IAPI regulatory proposal will be consistent with those already in place under the current API/PNR Program and are thus consistent with existing relevant government processes.				
<b>II</b>	<b>Simplification and streamlining</b>	<b>Yes</b>	<b>No</b>	<b>N/A</b>
1.	Will streamlined processes be put in place (e.g. through BizPaL, Canada Border Services Agency single window) to collect information from small businesses where possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
IAPI will leverage the existing streamlined processes of the API/PNR Program to collect information from these small businesses.				
2.	Have opportunities to align with other obligations imposed on business by federal, provincial, municipal or international or multinational regulatory bodies been assessed?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
While obligations imposed on business by provincial and municipal regulatory bodies would not apply in this case, the IAPI regulatory proposal has been developed in close consideration of internationally recognized formats, definitions and standards of existing border control interactive systems for screening air travellers. In particular, the IAPI regulatory proposal has been developed to align with systems and guidelines imposed by international federal bodies, such as the International Air Transport Association (IATA) and the International Civil Aviation Organization (ICAO).				
3.	Has the impact of the proposed regulations on international or interprovincial trade been assessed?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
This regulatory proposal is not anticipated to have impacts on international or interprovincial trade as it is focused solely on air passenger conveyances to Canada.				
4.	If the data or information, other than personal information, required to comply with the proposed regulations is already collected by another department or jurisdiction, will this information be obtained from that department or jurisdiction instead of requesting the same information from small businesses or other stakeholders? (The collection, retention, use, disclosure and disposal of personal information are all subject to the requirements of the <i>Privacy Act</i> . Any questions with respect to compliance with the <i>Privacy Act</i> should be referred to the department's or agency's ATIP office or legal services unit.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The information required to comply with the proposed regulatory amendments is already collected by the CBSA for the existing API/PNR Program and will not increase or duplicate the information requested from small businesses by other departments or jurisdictions.				
5.	Will forms be pre-populated with information or data already available to the department to reduce the time and cost necessary to complete them? (Example: When a business completes an online application for a licence, upon entering an identifier or a name, the system pre-populates the application with the applicant's personal particulars, such as contact information and date, when that information is already available to the department.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
While templates and standardized formatting for transmitting passenger information will be provided by the CBSA to airlines during the testing and certification process, specific information for each flight will be unique, making the pre-population of data largely unfeasible for the purposes of IAPI.				
6.	Will electronic reporting and data collection be used, including electronic validation and confirmation of receipt of reports where appropriate?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.	Will reporting, if required by the proposed regulations, be aligned with generally used business processes or international standards if possible?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The IAPI regulatory proposal has been developed in close consideration of internationally recognized formats, definitions and standards of existing border control interactive systems for screening air travellers. Further, as a Beyond the Border commitment, IAPI has been developed to align with the technical specifications and requirements of the U.S. Customs and Border Protection interactive system for screening air travellers.				
8.	If additional forms are required, can they be streamlined with existing forms that must be completed for other government information requirements?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No additional forms will be required. Information to be submitted by air carriers (including small businesses) will be the same as under the current API/PNR Program.				

**A. Small business regulatory design — Continued**

III	Implementation, compliance and service standards	Yes	No	N/A
1.	Has consideration been given to small businesses in remote areas, with special consideration to those that do not have access to high-speed (broadband) Internet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
All small businesses considered in the cost-benefit analysis for IAPI have access to the Internet and use it (or a service provider) to submit API data under the current CBSA API/PNR Program. Either the MQ Network (through a service provider) or IAG/secure email transmission methods are used by small businesses. There are no airlines identified that do not have access to high-speed Internet.				
2.	If regulatory authorizations (e.g. licences, permits or certifications) are introduced, will service standards addressing timeliness of decision making be developed that are inclusive of complaints about poor service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
There will not be any new regulatory authorizations introduced. The regulatory authorizations required under the IAPI initiative will be the same as those currently required under the CBSA API/PNR Program.				
3.	Is there a clearly identified contact point or help desk for small businesses and other stakeholders?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The CBSA will leverage current services provided to air carriers, including client account managers; the Advance Passenger Information (API)/Passenger Name Record (PNR), PAXIS Support Unit (APSU); and the High Availability Response Team (HART). The CBSA also manages the Border Information Service (BIS), which is an automated telephone service that answers incoming calls and provides general information on CBSA programs, services and initiatives through recorded scripts. Officers are available from Monday to Friday, 8:00 a.m. to 4:00 p.m., should callers require additional information. The BIS accepts calls not only from within Canada, but from overseas as well.				

**B. Regulatory flexibility analysis and reverse onus**

IV	Regulatory flexibility analysis	Yes	No	N/A
1.	Does the RIAS identify at least one flexible option that has lower compliance or administrative costs for small businesses in the small business lens section? Examples of flexible options to minimize costs are as follows: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Longer time periods to comply with the requirements, longer transition periods or temporary exemptions;</li> <li>• Performance-based standards;</li> <li>• Partial or complete exemptions from compliance, especially for firms that have good track records (legal advice should be sought when considering such an option);</li> <li>• Reduced compliance costs;</li> <li>• Reduced fees or other charges or penalties;</li> <li>• Use of market incentives;</li> <li>• A range of options to comply with requirements, including lower-cost options;</li> <li>• Simplified and less frequent reporting obligations and inspections; and</li> <li>• Licences granted on a permanent basis or renewed less frequently.</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, quantified and monetized compliance and administrative costs for small businesses associated with the initial option assessed, as well as the flexible, lower-cost option?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, a consideration of the risks associated with the flexible option? (Minimizing administrative or compliance costs for small business cannot be at the expense of greater health, security or safety or create environmental risks for Canadians.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Does the RIAS include a summary of feedback provided by small business during consultations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	<b>Reverse onus</b>	Yes	No	N/A
1.	If the recommended option is not the lower-cost option for small business in terms of administrative or compliance costs, is a reasonable justification provided in the RIAS?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Liste de vérification de la lentille des petites entreprises**

1. Nom de l'organisme de réglementation responsable :

Agence des services frontaliers du Canada

2. Titre de la proposition de réglementation :

L'initiative de l'Information interactive préalable sur les voyageurs

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

<b>I</b>	<b>Communication et transparence</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>S.O.</b>
1.	La réglementation ou les exigences proposées sont-elles faciles à comprendre et rédigées dans un langage simple?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Y a-t-il un lien clair entre les exigences et l'objet principal (ou l'intention) de la réglementation proposée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	A-t-on prévu un plan de mise en œuvre incluant des activités de communications et de promotion de la conformité destinées à informer les petites entreprises sur les changements intervenus dans la réglementation, d'une part, et à les guider sur la manière de s'y conformer, d'autre part (par exemple séances d'information, évaluations types, boîtes à outils, sites Web)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Si la proposition implique l'utilisation de nouveaux formulaires, rapports ou processus, la présentation et le format de ces derniers correspondent-ils aux autres formulaires, rapports ou processus pertinents du gouvernement?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les nouvelles exigences de déclaration ou processus mis en place pour les petites entreprises dans le cadre du projet de réglementation de l'IIPV seront conformes à ceux déjà en place dans le cadre du programme IPV/DP actuel et sont donc compatibles avec les processus gouvernementaux.				
<b>II</b>	<b>Simplification et rationalisation</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>S.O.</b>
1.	Des processus simplifiés seront-ils mis en place (en recourant par exemple au service PerLE, au guichet unique de l'Agence des services frontaliers du Canada) afin d'obtenir les données requises des petites entreprises si possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
L'IIPV tirera parti des processus simplifiés existants du programme IPV/DP pour recueillir l'information auprès de ces petites entreprises.				
2.	Est-ce que les possibilités d'harmonisation avec les autres obligations imposées aux entreprises par les organismes de réglementation fédéraux, provinciaux, municipaux ou multilatéraux ou internationaux ont été évaluées?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bien que les obligations imposées aux entreprises par des organismes de réglementation provinciaux et municipaux ne s'appliquent pas dans ce cas, la proposition réglementaire IIPV a été développée en considérant les formats reconnus internationalement, des définitions et des normes de systèmes existants interactifs de contrôle aux frontières pour contrôler les voyageurs aériens. En particulier, la proposition réglementaire IIPV a été développée pour être harmonisée avec les systèmes et les lignes directrices imposés par les organismes fédéraux internationaux, tels que l'Association internationale du transport aérien (AITA) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).				
3.	Est-ce que l'impact de la réglementation proposée sur le commerce international ou interprovincial a été évalué?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Cette proposition réglementaire n'est pas prévu d'avoir des répercussions sur le commerce international ou interprovincial, comme il se concentre uniquement sur les moyens de transport des passagers aériens au Canada.				
4.	Si les données ou les renseignements — autres que les renseignements personnels — nécessaires pour le respect de la réglementation proposée ont déjà été recueillis par un autre ministère ou une autre administration, obtiendra-t-on ces informations auprès de ces derniers, plutôt que de demander à nouveau cette même information aux petites entreprises ou aux autres intervenants? (La collecte, la conservation, l'utilisation, la divulgation et l'élimination des renseignements personnels sont toutes assujetties aux exigences de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> . Toute question relative au respect de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> devrait être renvoyée au bureau de l'AIPRP ou aux services juridiques du ministère ou de l'organisme concerné.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
L'information requise pour respecter la réglementation proposée est déjà collectée par l'ASFC aux fins du programme IPV/DP existant; il n'y aura pas une augmentation ou un chevauchement de l'information demandée aux petites entreprises par les autres ministères ou administrations.				
5.	Les formulaires seront-ils préremplis avec les renseignements ou les données déjà disponibles au ministère en vue de réduire le temps et les coûts nécessaires pour les remplir (par exemple, quand une entreprise remplit une demande en ligne pour un permis, en entrant un identifiant ou un nom, le système préremplit le formulaire avec les données personnelles, telles que les coordonnées du demandeur ou la date, lorsque cette information est déjà disponible au ministère)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Bien que des modèles et des formats normalisés pour la transmission de l'information sur les voyageurs seront fournis aux transporteurs aériens par l'ASFC lors du processus de mise à l'essai et d'accréditation, certaines données de chaque vol seront uniques, et les formulaires ne pourront pas être préremplis aux fins de l'IIPV.				
6.	Est-ce que les rapports et la collecte de données électroniques, notamment la validation et la confirmation électroniques de la réception de rapports, seront utilisés?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.	Si la réglementation proposée l'exige, est-ce que les rapports seront harmonisés selon les processus opérationnels généralement utilisés par les entreprises ou les normes internationales lorsque cela est possible?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La proposition réglementaire IIPV a été développée en étroite considération de formats reconnus internationalement, des définitions et des normes de systèmes interactifs existants de contrôle aux frontières pour contrôler les voyageurs aériens. En outre, dans le cadre d'un engagement du Plan d'action par-delà la frontière, l'IIPV a été développé pour être harmonisée avec les spécifications techniques et les exigences du système interactif du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis pour le contrôle des passagers aériens.				

**A. Conception de la réglementation pour les petites entreprises (suite)**

II	Simplification et rationalisation (suite)	Oui	Non	S.O.
8.	Si d'autres formulaires sont requis, peut-on les rationaliser en les combinant à d'autres formulaires de renseignements exigés par le gouvernement?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun formulaire supplémentaire ne sera nécessaire. L'information à soumettre par les transporteurs aériens (y compris les petites entreprises) sera la même que celle requise dans le cadre du programme du IPV/DP actuel.				
III	Mise en œuvre, conformité et normes de service	Oui	Non	S.O.
1.	A-t-on pris en compte les petites entreprises dans les régions éloignées, en particulier celles qui n'ont pas accès à Internet haute vitesse (large bande)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Toutes les petites entreprises dont on a tenu compte dans l'analyse coûts-avantages de l'IIPV ont accès à Internet (ou à un fournisseur de services) et l'utilisent pour soumettre des données d'IPV dans le cadre du programme IPV/DP actuel de l'ASFC. Soit le réseau MQ (par l'entremise d'un fournisseur de services) ou les méthodes de transmission PII/courriel protégé sont utilisés par les petites entreprises; il n'y a pas de transporteurs aériens qui n'ont pas accès à Internet haute vitesse.				
2.	Si des autorisations réglementaires (par exemple licences, permis, certificats) sont instaurées, des normes de service seront-elles établies concernant la prise de décisions en temps opportun, y compris pour ce qui est des plaintes portant sur le caractère inadéquat du service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
De nouvelles autorisations réglementaires ne seront pas instaurées. Les autorisations réglementaires requises dans le cadre de l'IIPV seront les mêmes que celles requises dans le cadre du programme IPV/DP de l'ASFC.				
3.	Un point de contact ou un bureau de dépannage a-t-il été clairement identifié pour les petites entreprises et les autres intervenants?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'ASFC mettra à profit les services actuels fournis aux transporteurs aériens, y compris les Gestionnaires de compte client; l'Unité de soutien de l'information préalable sur les voyageurs/dossier passager (IPV/DP) et du SIPAX (USIS); l'Équipe d'intervention à disponibilité élevée (EIDE). L'ASFC gère également le Service d'information sur la frontière (SIF), qui est un service téléphonique automatisé qui répond aux appels entrants et fournit des informations générales sur les programmes, les services et les initiatives de l'ASFC au moyen de scripts enregistrés. Si les appelants ont besoin de renseignements supplémentaires, des agents sont disponibles du lundi au vendredi (de 8 h à 16 h). Le SIF accepte les appels non seulement de l'intérieur du Canada, mais de l'étranger aussi.				

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

IV	Analyse de flexibilité réglementaire	Oui	Non	S.O.
1.	Est-ce que le RÉIR comporte, dans la section relative à la lentille des petites entreprises, au moins une option flexible permettant de réduire les coûts de conformité ou les coûts administratifs assumés par les petites entreprises? Exemples d'options flexibles pour réduire les coûts : <ul style="list-style-type: none"> <li>Allongement du délai pour se conformer aux exigences, extension des périodes de transition ou attribution d'exemptions temporaires;</li> <li>Recours à des normes axées sur le rendement;</li> <li>Octroi d'exemptions partielles ou totales de conformité, surtout pour les entreprises ayant de bons antécédents (remarque : on devrait demander un avis juridique lorsqu'on envisage une telle option);</li> <li>Réduction des coûts de conformité;</li> <li>Réduction des frais ou des autres droits ou pénalités;</li> <li>Utilisation d'incitatifs du marché;</li> <li>Recours à un éventail d'options pour se conformer aux exigences, notamment des options de réduction des coûts;</li> <li>Simplification des obligations de présentation de rapports et des inspections ainsi que la réduction de leur nombre;</li> <li>Octroi de licences permanentes ou renouvelables moins fréquemment.</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Le RÉIR renferme-t-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, les coûts administratifs et de conformité quantifiés et exprimés en valeur monétaire, auxquels feront face les petites entreprises pour l'option initiale évaluée, de même que l'option flexible (dont les coûts sont moins élevés)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Le RÉIR comprend-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, une discussion des risques associés à la mise en œuvre de l'option flexible? (La minimisation des coûts administratifs et des coûts de conformité ne doit pas se faire au détriment de la santé des Canadiens, de la sécurité ou de l'environnement du Canada.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Le RÉIR comprend-il un sommaire de la rétroaction fournie par les petites entreprises pendant les consultations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V	Inversion de la charge de la preuve	Oui	Non	S.O.
1.	Si l'option recommandée n'est pas l'option représentant les coûts les plus faibles pour les petites entreprises (par rapport aux coûts administratifs ou aux coûts de conformité), le RÉIR comprend-il une justification raisonnable?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsections 8.1(8)<sup>a</sup> and 107.1(1)<sup>b</sup> and paragraphs 164(1)(i)<sup>c</sup> and (j) of the *Customs Act*<sup>d</sup>, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Passenger Information (Customs) Regulations*.

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 Jennifer McKinley, Director, IAPI Policy, Programs Branch, Canada Border Services Agency, 427 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario, K1A 0L8 (tel.: 613-952-2893; email: Jennifer.McKinley@cbsa-asfc.gc.ca).

Ottawa, June 9, 2015

JURICA ČAPKUN  
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE  
PASSENGER INFORMATION  
(CUSTOMS) REGULATIONS

## AMENDMENTS

1. (1) The definition “Minister’s representative” in section 1 of the *Passenger Information (Customs) Regulations*<sup>1</sup> is repealed.

(2) The definition “reservation system” in section 1 of the Regulations is replaced by the following:

“reservation system”  
« système de réservation »

“reservation system” means any system, whether electronic or manual, that contains information about persons on board or expected to be on board a commercial conveyance.

(3) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“crew member”  
« membre d’équipage »

“crew member” means a person assigned to duty on a commercial conveyance.

“time of departure”  
« moment du départ »

“time of departure” means

(a) in the case of a commercial conveyance that transports persons or goods by air, the time of take-off from the last point of embarkation of persons before the conveyance arrives in Canada; and  
(b) in the case of a commercial conveyance that transports persons or goods by water or land, the time of departure from the last point of embarkation of persons before the conveyance arrives in Canada.

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu des paragraphes 8.1(8)<sup>a</sup> et 107.1(1)<sup>b</sup> et des alinéas 164(1)(i)<sup>c</sup> et (j) de la *Loi sur les douanes*<sup>d</sup>, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)*, 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 Jennifer McKinley, directrice, Politiques de l’IIPV, Direction générale des programmes, Agence des services frontaliers du Canada, 427, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0L8 (tél. : 613-952-2893; courriel : Jennifer.McKinley@cbsa-asfc.gc.ca).

Ottawa, le 9 juin 2015

Le greffier adjoint du Conseil privé  
JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE  
RÈGLEMENT SUR LES RENSEIGNEMENTS  
RELATIFS AUX PASSAGERS (DOUANES)

## MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « représentant du ministre », à l’article 1 du *Règlement sur les renseignements relatifs aux passagers (douanes)*<sup>1</sup>, est abrogée.

(2) La définition de « système de réservation », à l’article 1 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« système de réservation » Système électronique ou manuel qui renferme des renseignements sur les personnes qui sont ou devraient être à bord d’un moyen de transport commercial.

« système de réservation »  
“reservation system”

(3) L’article 1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« membre d’équipage » Personne qui est chargée de fonctions à bord d’un moyen de transport commercial.

« membre d’équipage »  
“crew member”

« moment du départ »

a) Dans le cas du moyen de transport commercial servant au transport de personnes ou de marchandises par voie aérienne, le moment où il décolle de son dernier point d’embarquement de personnes avant son arrivée au Canada;

« moment du départ »  
“time of departure”

b) dans le cas du moyen de transport commercial servant au transport de personnes ou de marchandises par voie maritime ou terrestre, le moment où il quitte son dernier point d’embarquement de personnes avant son arrivée au Canada.

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 25, s. 8(2)

<sup>b</sup> S.C. 2012, c. 31, s. 267

<sup>c</sup> S.C. 1992, c. 28, s. 30(1)

<sup>d</sup> R.S., c. 1 (2nd Suppl.)

<sup>1</sup> SOR/2003-219

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 25, par. 8(2)

<sup>b</sup> L.C. 2012, ch. 31, art. 267

<sup>c</sup> L.C. 1992, ch. 28, par. 30(1)

<sup>d</sup> L.R., ch. 1 (2<sup>e</sup> suppl.)

<sup>1</sup> DORS/2003-219



	<b>2. Sections 2 to 5 of the Regulations are replaced by the following:</b>	<b>2. Les articles 2 à 5 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :</b>	
Purpose	<b>2.</b> The purpose of sections 3 to 7 is to prescribe the circumstances, conditions, classes of persons, information and time and manner for the purposes of section 107.1 of the Act.	<b>2.</b> Les articles 3 à 7 ont pour objet de prévoir les circonstances, les conditions, les catégories de personnes, les renseignements, les délais et les modalités réglementaires pour l'application de l'article 107.1 de la Loi.	Objet
Prescribed circumstances and conditions	<b>3.</b> The prescribed circumstances and conditions are the following: (a) the conveyance is a commercial conveyance; and (b) the conveyance is expected to arrive in Canada.	<b>3.</b> Les circonstances et les conditions réglementaires sont les suivantes : a) le moyen de transport est un moyen de transport commercial; b) le moyen de transport devrait arriver au Canada.	Circonstances et conditions
Prescribed classes	<b>4.</b> The prescribed classes of persons are commercial carriers and charterers that undertake to carry persons or goods to Canada.	<b>4.</b> Les catégories de personnes réglementaires sont les transporteurs commerciaux et les affréteurs qui s'engagent à transporter des personnes ou des marchandises à destination du Canada.	Catégories de personnes visées par règlement
Prescribed information	<b>5.</b> The prescribed information about a person on board or expected to be on board a conveyance is the following: (a) their surname, first name and any middle names, their date of birth, their citizenship or nationality and their gender; (b) the type and number of each travel document that identifies them and the name of the country or entity that issued it; (c) their reservation record locator number, if any; (d) the unique passenger reference assigned to them, if any, by the person that has been required to provide information or, in the case of a crew member who has not been assigned one, notification of their status as a crew member; (e) any information about them that is in the reservation system of the person that has been required to provide information or in the reservation system of the representative of such a person; and (f) the following information about their carriage on board the commercial conveyance: (i) the following dates and times: (A) in the case of a person who is or is expected to be transported on board a commercial conveyance by air, the date and time of take-off from the last point of embarkation of persons before the conveyance arrives in Canada, or (B) in the case of a person who is or is expected to be transported on board a commercial conveyance by water or land, the date and time of departure from the last point of embarkation of persons before the conveyance arrives in Canada, (ii) the last point of embarkation of persons before the commercial conveyance arrives in Canada, (iii) the date and time of arrival of the commercial conveyance at the first point of disembarkation of persons in Canada, (iv) the first point of disembarkation of persons in Canada, and	<b>5.</b> Les renseignements réglementaires sur toute personne qui est ou devrait être à bord d'un moyen de transport sont les suivants : a) les nom, prénoms, date de naissance, citoyenneté ou nationalité et sexe de la personne en question; b) le type et le numéro de chaque document de voyage qui l'identifie et le nom du pays ou de l'entité qui a délivré le document; c) le numéro de son dossier de réservation, le cas échéant; d) la référence unique de passager qui lui est attribuée, le cas échéant, par la personne qui doit fournir les renseignements ou, à défaut, dans le cas d'un membre d'équipage, avis de sa qualité de membre d'équipage; e) les renseignements sur la personne qui se trouvent dans le système de réservation de la personne qui doit fournir les renseignements ou du représentant de celle-ci; f) les renseignements ci-après concernant son transport à bord du moyen de transport commercial : (i) les date et heure suivantes : (A) dans le cas où elle est ou devrait être transportée à bord d'un moyen de transport commercial par voie aérienne, celles du décollage du moyen de transport commercial de son dernier point d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada, (B) dans le cas où elle est ou devrait être transportée à bord d'un moyen de transport commercial par voie maritime ou terrestre, celles du départ du moyen de transport commercial de son dernier point d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada, (ii) le dernier point d'embarquement de personnes avant l'arrivée du moyen de transport commercial au Canada, (iii) les date et heure d'arrivée du moyen de transport commercial au premier point de débarquement de personnes au Canada,	Renseignements réglementaires

	(v) in the case of a commercial conveyance that transports persons or goods by air, the flight code identifying the commercial carrier and the flight number.	(iv) le premier point de débarquement de personnes au Canada, (v) dans le cas où le moyen de transport commercial sert au transport de personnes ou de marchandises par voie aérienne, le code de vol identifiant le transporteur commercial et le numéro de vol.	
Prescribed manner	<b>6.</b> The information referred to in section 5 must be provided by electronic means in accordance with the technical requirements, specifications and procedures for electronic data interchange set out in the document entitled <i>CBSA Carrier Messaging Requirements</i> issued by the Agency, as amended from time to time.	<b>6.</b> Les renseignements visés à l'article 5 sont fournis par un moyen électronique, conformément aux exigences, spécifications et pratiques techniques qui visent l'échange de données informatisées et qui sont énoncées dans le document intitulé <i>Exigences de l'ASFC relatives à l'infrastructure de messagerie des transporteurs</i> , établi par l'Agence, avec ses modifications successives.	Modalités
Prescribed time — advance passenger information	<b>7.</b> (1) The information referred to in paragraphs 5(a) to (d) must be provided, along with the information referred to in paragraph 5(f), (a) not later than one hour before the time of departure, if the information relates to a crew member; and (b) not later than the time of departure, if the information relates to any other person who is or is expected to be on board the commercial conveyance.	<b>7.</b> (1) Les renseignements visés aux alinéas 5a) à d) sont fournis, avec les renseignements visés à l'alinéa 5f), dans le délai suivant : a) en ce qui concerne les membres d'équipage, au plus tard une heure avant le moment du départ; b) en ce qui concerne toute autre personne qui est ou devrait être à bord du moyen de transport commercial, au plus tard au moment du départ.	Délai : renseignements préalables sur les passagers
Prescribed time — information in a reservation system	(2) The information referred to in paragraph 5(e) must be provided, along with the information referred to in paragraph 5(f), not later than at the time of departure.	(2) Les renseignements visés à l'alinéa 5e) sont fournis, avec les renseignements visés à l'alinéa 5f), au plus tard au moment du départ.	Délai : renseignements se trouvant dans le système de réservation
Prescribed time — close-out information	(3) The information referred to in paragraph 5(d) must also be provided for each person on board the commercial conveyance at the time of departure, along with the information referred to in paragraph 5(f), not later than 30 minutes after the time of departure.	(3) Les renseignements visés à l'alinéa 5d) sont aussi fournis, avec les renseignements visés au sous-alinéa 5f), à l'égard de chaque personne qui se trouve à bord du moyen de transport commercial au moment du départ, au plus tard trente minutes après le moment du départ.	Délai : renseignements définitifs
Incomplete or inaccurate information	<b>8.</b> (1) A person that becomes aware before or at the time of departure that information it has provided under section 107.1 of the Act is incomplete or inaccurate must, in the manner described in section 6 and without delay, provide the Minister with the missing or accurate information.	<b>8.</b> (1) La personne qui, au moment du départ ou avant, constate que les renseignements qu'elle a fournis en application de l'article 107.1 de la Loi sont inexacts ou incomplets fournit sans délai au ministre, selon les modalités prévues à l'article 6, les renseignements exacts ou manquants.	Renseignements inexacts ou incomplets
Exception	(2) Subsection (1) does not apply in respect of information referred to in paragraph 5(e). <b>3. Paragraph 5(e) of the Regulations is replaced by the following:</b> (e) any information about them that is referred to in the schedule and is in the reservation system of the person that has been required to provide information or in the reservation system of the representative of such a member; and <b>4. Subsection 7(2) of the Regulations is replaced by the following:</b>	(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des renseignements visés à l'alinéa 5e). <b>3. L'alinéa 5e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :</b> e) les renseignements sur la personne visés à l'annexe qui se trouvent dans le système de réservation de la personne qui doit fournir les renseignements ou du représentant de celle-ci; <b>4. Le paragraphe 7(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :</b>	Exception
Prescribed time — information in reservation system	(2) The information referred to in paragraph 5(e) must be provided for each person who is expected to be on board the commercial conveyance, along with the information referred to in paragraph 5(f), not later than 72 hours before the time of departure. <b>5. Section 8 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):</b>	(2) Les renseignements visés à l'alinéa 5e) sur toute personne qui devrait être à bord du moyen de transport commercial sont fournis, avec les renseignements visés à l'alinéa 5f), au plus tard soixante-douze heures avant le moment du départ. <b>5. L'article 8 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :</b>	Délai : renseignements se trouvant dans le système de réservation
Updated information	(3) If information referred to in paragraph 5(e) about a person in relation to a particular carriage is	(3) Lorsque des renseignements visés à l'alinéa 5e) sur une personne pour un voyage donné sont	Mise à jour

added to a reservation system or is changed after it has been provided to the Minister under section 107.1 of the Act, the person that provided the information must, in the manner described in section 6 and at the following times, provide the Minister with all the information referred to in paragraph 5(e) about the person in relation to that carriage, along with the information referred to in paragraph 5(f):

- (a) if the addition or change occurs more than 24 hours before the time of departure, not later than 24 hours before the time of departure;
- (b) if the addition or change occurs during a period beginning 24 hours before the time of departure and ending eight hours before that time, not later than eight hours before the time of departure; and
- (c) if the addition or change occurs later than eight hours before the time of departure, not later than the time of departure.

**6. The Regulations are amended by adding, after section 8, the schedule set out in the schedule to these Regulations.**

#### COMING INTO FORCE

**7. (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.**

**(2) Sections 3 to 6 of these Regulations come into force on a day to be fixed by amendment to this subsection.**

#### SCHEDULE (Section 6)

##### SCHEDULE (Paragraph 5(e))

#### INFORMATION ABOUT PERSONS IN A RESERVATION SYSTEM

1. Their surname, first name and any middle names
2. Their reservation record locator number
3. Date of their reservation and date their ticket was issued
4. Their itinerary, including the dates of departure and arrival for each segment of travel
5. Information about their participation in a loyalty program and the benefits earned under the program, such as free tickets or upgrades
6. Number of the other passengers included in the reservation record and their surname, first name and any middle names
7. Contact information for each person mentioned in the reservation record, including the person who made the reservation
8. Billing and payment information related to the travel transaction, including credit card number and billing address
9. Information about the travel agent or agency, including name and contact information
10. Code share information

ajoutés dans un système de réservation ou y sont modifiés après avoir été fournis au ministre en application de l'article 107.1 de la Loi, la personne qui a fourni des renseignements sur cette personne fournit au ministre, selon les modalités prévues à l'article 6 et dans le délai ci-après, tous les renseignements sur cette personne visés à l'alinéa 5e) pour ce voyage, avec les renseignements visés à l'alinéa 5f) :

- a) si l'ajout ou la modification est fait plus de vingt-quatre heures avant le moment du départ, au plus tard vingt-quatre heures avant le moment du départ;
- b) si l'ajout ou la modification est fait au plus tard vingt-quatre heures mais au moins huit heures avant le moment du départ, au plus tard huit heures avant le moment du départ;
- c) si l'ajout ou la modification est fait moins de huit heures avant le moment du départ, au plus tard au moment du départ.

**6. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 8, de l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.**

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

**7. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

**(2) Les articles 3 à 6 du présent règlement entrent en vigueur à la date fixée par modification du présent paragraphe.**

#### ANNEXE (article 6)

##### ANNEXE (alinéa 5e))

#### RENSEIGNEMENTS SUR LA PERSONNE QUI SE TROUVENT DANS UN SYSTÈME DE RÉSERVATION

1. Nom et prénoms de la personne en cause
2. Numéro de son dossier de réservation
3. Date de réservation et de délivrance du billet
4. Itinéraire, notamment les dates de départ et d'arrivée pour chaque segment de son voyage
5. Renseignements sur sa participation à un programme de fidélisation et sur les avantages qui en découlent, notamment des billets gratuits et des surclassements
6. Nombre d'autres passagers figurant dans son dossier de réservation ainsi que leurs nom et prénoms
7. Coordonnées de toute autre personne mentionnée dans son dossier de réservation, notamment celles de la personne qui a réservé son billet
8. Renseignements sur la facturation et le paiement du voyage, notamment le numéro de carte de crédit et l'adresse de facturation
9. Renseignements sur l'agence de voyage ou l'agent de voyage, notamment leurs nom et coordonnées
10. Renseignements sur le partage de codes

11. Information about whether their reservation record has been split or is linked to another record
12. Their travel status, including confirmation and check-in status
13. Ticketing information, including ticket number, automated ticket fare quote and whether a one-way ticket was purchased
14. Their baggage information, including the number and weight of their bags
15. Their seating information, including seat number
16. General remarks in their reservation record, including other supplementary information, special service information and special service request information
17. The information referred to in paragraphs 5(a) and (b) of these Regulations
18. The history of any changes to the information in items 1 to 17 of this schedule

[26-1-o]

11. Renseignements sur la division de son dossier de réservation en plusieurs dossiers, le cas échéant, ou sur le lien entre celui-ci et un autre dossier
12. Statut de voyageur, notamment le statut d'enregistrement et la confirmation du voyage
13. Renseignements sur la délivrance de son billet, notamment le numéro du billet, le calcul automatisé du tarif et s'il s'agit d'un billet aller simple
14. Renseignements sur ses bagages, notamment le poids des bagages et le nombre d'articles
15. Renseignements sur son siège, notamment le numéro de celui-ci
16. Remarques générales à son égard figurant dans son dossier de réservation, notamment les autres renseignements supplémentaires, les renseignements concernant les services spéciaux et les demandes de service spécial
17. Renseignements visés aux alinéas 5a) et b) du présent règlement
18. Historique de tout changement apporté aux renseignements visés aux articles 1 à 17 de la présente annexe

[26-1-o]

## Regulations Amending the Designated Provisions (Customs) Regulations

Statutory authority

Customs Act

Sponsoring agency

Canada Border Services Agency

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1470.

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 109.1(3)<sup>a</sup> of the *Customs Act*<sup>b</sup>, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Designated Provisions (Customs) Regulations*.

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 Jennifer McKinley, Director, IAPI Policy, Programs Branch, Canada Border Services Agency, 427 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario K1A 0L8 (tel: 613-952-2893; email: Jennifer.McKinley@cbsa-asfc.gc.ca).

Ottawa, June 9, 2015

JURICA ČAPKUN  
Assistant Clerk of the Privy Council

### REGULATIONS AMENDING THE DESIGNATED PROVISIONS (CUSTOMS) REGULATIONS

#### AMENDMENTS

1. Item 50 of Part 1 of Schedule 1 to the *Designated Provisions (Customs) Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

Item	Designated Provision	Short-form Description
50.	107.1	Failing to provide prescribed information, within the prescribed time and in the prescribed manner, about a person on board or expected to be on board a conveyance

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 25, s. 62

<sup>b</sup> R.S., c. 1 (2nd Suppl.)

<sup>1</sup> SOR/2002-336

## Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions désignées (douanes)

Fondement législatif

Loi sur les douanes

Organisme responsable

Agence des services frontaliers du Canada

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1470.

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 109.1(3)<sup>a</sup> de la *Loi sur les douanes*<sup>b</sup>, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*, 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 Jennifer McKinley, directrice, Politiques de l'IIPV, Direction générale des programmes, Agence des services frontaliers du Canada, 427, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0L8 (tél. : 613-952-2893; courriel : Jennifer.McKinley@cbsa-asfc.gc.ca).

Ottawa, le 9 juin 2015

Le greffier adjoint du Conseil privé  
JURICA ČAPKUN

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES DISPOSITIONS DÉSIGNÉES (DOUANES)

#### MODIFICATIONS

1. L'article 50 de la partie 1 de l'annexe 1 du *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

Article	Disposition désignée	Description abrégée
50.	107.1	Avoir omis de fournir des renseignements réglementaires sur toute personne qui est ou devrait être à bord d'un moyen de transport dans le délai et selon les modalités réglementaires

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 25, art. 62

<sup>b</sup> L.R., ch. 1 (2<sup>e</sup> suppl.)

<sup>1</sup> DORS/2002-336

**2. Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after Part 5:**

**PART 5.1**

**PASSENGER INFORMATION  
(CUSTOMS) REGULATIONS**

	<b>Column 1</b>	<b>Column 2</b>
<b>Item</b>	<b>Designated Provision</b>	<b>Short-form Description</b>
1.	8(1)	Failing to provide the Minister, within the prescribed time and in the prescribed manner, with missing or inaccurate information

**3. Part 5.1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 1:**

	<b>Column 1</b>	<b>Column 2</b>
<b>Item</b>	<b>Designated Provision</b>	<b>Short-form Description</b>
2.	8(3)	Failing to provide the Minister, within the prescribed time and in the prescribed manner, with the required information

**COMING INTO FORCE**

**4. (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.**

**(2) Section 3 of these Regulations comes into force on a day to be fixed by amendment to this subsection.**

[26-1-o]

**2. L'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après la partie 5, de ce qui suit :**

**PARTIE 5.1**

**RÈGLEMENT SUR LES RENSEIGNEMENTS  
RELATIFS AUX PASSAGERS (DOUANES)**

	<b>Colonne 1</b>	<b>Colonne 2</b>
<b>Article</b>	<b>Disposition désignée</b>	<b>Description abrégée</b>
1.	8(1)	Avoir omis de fournir au ministre, dans le délai et selon les modalités prévus, les renseignements exacts ou manquants

**3. La partie 5.1 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :**

	<b>Colonne 1</b>	<b>Colonne 2</b>
<b>Article</b>	<b>Disposition désignée</b>	<b>Description abrégée</b>
2.	8(3)	Avoir omis de fournir au ministre, dans le délai et selon les modalités prévus, les renseignements exigés

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

**(2) L'article 3 du présent règlement entre en vigueur à la date fixée par modification du présent paragraphe.**

[26-1-o]

## Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations

Statutory authority

*Immigration and Refugee Protection Act*

Sponsoring agency

Canada Border Services Agency

## Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés

Fondement législatif

*Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*

Organisme responsable

Agence des services frontaliers du Canada

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1470.

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1470.

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 5(1) and section 150 of the *Immigration and Refugee Protection Act*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations*.

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 Jennifer McKinley, Director, IAPI Policy, Programs Branch, Canada Border Services Agency, 427 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario, K1A 0L8 (tel: 613-952-2893; email: Jennifer.McKinley@cbsa-asfc.gc.ca).

Ottawa, June 9, 2015

JURICA ČAPKUN

*Assistant Clerk of the Privy Council*

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 5(1) et de l'article 150 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*<sup>a</sup>, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, 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 Jennifer McKinley, directrice, IIPV, Direction générale des programmes, Agence des services frontaliers du Canada, 427, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0L8 (tél. : 613-952-2893; courriel : Jennifer.McKinley@cbsa-asfc.gc.ca).

Ottawa, le 9 juin 2015

*Le greffier adjoint du Conseil privé*

JURICA ČAPKUN

### REGULATIONS AMENDING THE IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION REGULATIONS

#### PART 1

#### AMENDMENTS COMING INTO FORCE ON THE DAY OF REGISTRATION

1. The *Immigration and Refugee Protection Regulations*<sup>1</sup> are amended by adding the following after section 1:

1.1 (1) For the purposes of section 148 of the Act, "agent" includes any person — whether or not an independent contractor — who provides services as

Definition of agent — section 148 of the Act

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

#### PARTIE 1

#### MODIFICATIONS ENTRANT EN VIGUEUR À LA DATE D'ENREGISTREMENT

1. Le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :

1.1 (1) Pour l'application de l'article 148 de la Loi, « mandataire » s'entend notamment de toute personne — entrepreneur indépendant ou non — qui

Définition de mandataire — article 148 de la Loi

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 27

<sup>1</sup> SOR/2002-227

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 27

<sup>1</sup> DORS/2002-227

a representative of a vehicle owner, operator or charterer.

Definition of agent — paragraph 148(1)(d) of the Act

(2) For the purposes of paragraph 148(1)(d) of the Act, “agent” includes, in addition to a person referred to in subsection (1), a travel agent, a charterer and an owner or operator of a reservation system.

**2. (1) The definition “agent” in section 2 of the Regulations is repealed.**

**(2) The definitions “commercial vehicle” and “transporter” in section 2 of the Regulations are replaced by the following:**

“commercial vehicle”  
« véhicule commercial »  
“transporter”  
« transporteur »

“commercial vehicle” means a vehicle that is used for commercial purposes.

“transporter” means

- (a) a person who owns, operates, charters or manages a vehicle or fleet of vehicles;
- (b) a person who owns or operates an international tunnel or bridge;
- (c) a designated airport authority within the meaning of subsection 2(1) of the *Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act*; or
- (d) an agent for a person or authority referred to in paragraphs (a) to (c).

**(3) The portion of the definition “administration fee” in section 2 of the English version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

“administration fee”  
« frais administratifs »

“administration fee” means a portion of the average cost incurred by Her Majesty in right of Canada in respect of foreign nationals referred to in subsection 279(1), and includes the costs relating to

**(4) Section 2 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“time of departure”  
« moment du départ »

“time of departure” means

- (a) in the case of a commercial vehicle that carries persons or goods by air, the time of take-off from the last point of embarkation of persons before the vehicle arrives in Canada; and
- (b) in the case of a commercial vehicle that carries persons or goods by water or land, the time of departure from the last point of embarkation of persons before the vehicle arrives in Canada.

**3. Section 258.1 of the Regulations is replaced by the following:**

Prescribed persons

**258.1** For the purposes of paragraph 148(1)(a) of the Act, the following persons are prescribed:

- (a) any foreign national who is the subject of a declaration made under subsection 22.1(1) of the Act, unless they hold a valid temporary resident permit issued under section 24 of the Act; and
- (b) any foreign national who is not authorized under subsection 52(1) of the Act to return to Canada.

fournit des services de représentation aux propriétaires, aux exploitants et aux affrêteurs de véhicules.

(2) Pour l'application de l'alinéa 148(1)d) de la Loi, « mandataire » s'entend, en plus des personnes visées au paragraphe (1), de l'exploitant ou du propriétaire d'un système de réservations, de l'affrêteur et de l'agent de voyage.

**2. (1) La définition de « mandataire », à l'article 2 du même règlement, est abrogée.**

**(2) Les définitions de « transporteur » et « véhicule commercial », à l'article 2 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :**

« transporteur »

- a) Personne qui exploite, affrète ou gère un véhicule ou un parc de véhicules ou en est propriétaire;
- b) propriétaire ou exploitant d'un pont ou d'un tunnel international;
- c) administration aéroportuaire désignée au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*;
- d) mandataire d'une personne ou administration visée aux alinéas a) à c).

« véhicule commercial » Véhicule utilisé à des fins commerciales.

Définition de mandataire — alinéa 148(1)d) de la Loi

« transporteur »  
“transporter”

« véhicule commercial »  
“commercial vehicle”

**(3) Le passage de la définition de « administration fee » précédant l'alinéa a), à l'article 2 de la version anglaise du même règlement, est remplacé par ce qui suit :**

“administration fee” means a portion of the average cost incurred by Her Majesty in right of Canada in respect of foreign nationals referred to in subsection 279(1), and includes the costs relating to

**(4) L'article 2 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« moment du départ »

- a) Dans le cas d'un véhicule commercial servant au transport de personnes ou de marchandises par voie aérienne, le moment où il décolle de son dernier point d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada;
- b) dans le cas d'un véhicule commercial servant au transport de personnes ou de marchandises par voie maritime ou terrestre, le moment où il quitte son dernier point d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada.

**3. L'article 258.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**258.1** Pour l'application de l'alinéa 148(1)a) de la Loi, sont visés par règlement :

- a) l'étranger faisant l'objet d'une déclaration visée au paragraphe 22.1(1) de la Loi, à moins qu'il ne soit titulaire d'un permis de séjour temporaire valide délivré au titre de l'article 24 de la Loi;
- b) l'étranger qui n'est pas autorisé, au titre du paragraphe 52(1) de la Loi, à revenir au Canada.

« frais administratifs »  
“administration fee”

« moment du départ »  
“time of departure”

Personnes visées par règlement



**4. (1) Paragraph 259(a) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

a) le titre de voyage visé au paragraphe 31(3) de la Loi;

**(2) Section 259 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (e), by adding “and” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):**

(g) an electronic travel authorization referred to in section 7.1.

**5. Section 260 of the Regulations is replaced by the following:**

**260.** (1) If a commercial transporter has reasonable grounds to believe that the prescribed documents of a person whom it carries to Canada may not be available for examination at a port of entry, the commercial transporter must give the person a receipt for the documents and hold the documents until examination.

(2) A commercial transporter that holds the documents of a person must, when presenting the person for examination under paragraph 148(1)(b) of the Act, present the documents and a copy of the receipt.

**6. Section 263 of the Regulations is replaced by the following:**

**263.** (1) A commercial transporter must arrange for the medical examination of a foreign national who is required to submit to a medical examination under paragraph 16(2)(b) of the Act and for any medical examination, surveillance or treatment that is imposed under section 32.

(2) Subsection (1) does not apply if

a) the foreign national holds a temporary or permanent resident visa at the time of their examination and the foreign national's health condition is not a result of the commercial transporter's negligence; or

b) the foreign national has been authorized to enter and remain in Canada and is not a member of the crew.

(3) For the purposes of paragraph 148(1)(g) of the Act, any medical costs incurred with respect to the foreign national are prescribed costs and are to be calculated on the basis of the applicable provincial health insurance system.

**7. Subsection 268(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(2) A transporter must, without delay, notify an officer at the nearest port of entry when a foreign national who entered Canada to become a member of the crew of the transporter's vessel fails to join the means of transportation within the period provided in paragraph 184(2)(b).

**8. Section 269 of the Regulations is replaced by the following:**

**269.** (1) On the request of an official of the Canada Border Services Agency, a commercial transporter that carries or expects to carry persons to Canada on board its commercial vehicle must provide the Canada Border Services Agency with the

**4. (1) L'alinéa 259a) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) le titre de voyage visé au paragraphe 31(3) de la Loi;

**(2) L'article 259 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa f), de ce qui suit :**

g) l'autorisation de voyage électronique visée à l'article 7.1.

**5. L'article 260 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**260.** (1) S'il a des motifs raisonnables de croire que les documents réglementaires de la personne qu'il amène au Canada pourraient ne pas être disponibles pour le contrôle à un point d'entrée, le transporteur commercial remet un récépissé pour les documents à la personne et retient ceux-ci jusqu'au contrôle.

(2) Le transporteur commercial qui retient les documents d'une personne doit les présenter, avec une copie du récépissé remis à la personne, lorsqu'il présente cette dernière au contrôle prévu à l'alinéa 148(1)(b) de la Loi.

**6. L'article 263 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**263.** (1) Il incombe au transporteur commercial de veiller à la visite médicale à laquelle l'étranger est tenu de se soumettre aux termes du paragraphe 16(2) de la Loi et à sa mise en observation ou sous traitement si ces conditions sont imposées à l'étranger en vertu de l'article 32.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les cas suivants :

a) l'étranger est titulaire d'un visa de résident temporaire ou permanent au moment du contrôle et son état de santé ne résulte pas de la négligence du transporteur commercial;

b) l'étranger n'est pas un membre de l'équipage et est autorisé à entrer et à séjourner au Canada.

(3) Pour l'application de l'alinéa 148(1)(g) de la Loi, les frais médicaux engagés à l'égard de l'étranger sont des frais réglementaires et sont calculés selon le barème du régime d'assurance-santé provincial applicable.

**7. Le paragraphe 268(2) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) A transporter must, without delay, notify an officer at the nearest port of entry when a foreign national who entered Canada to become a member of the crew of the transporter's vessel fails to join the means of transportation within the period provided in paragraph 184(2)(b).

**8. L'article 269 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**269.** (1) Le transporteur commercial qui transporte ou doit transporter au Canada des personnes à bord de son véhicule commercial doit fournir à l'Agence des services frontaliers du Canada, sur demande d'un fonctionnaire de l'Agence des

Holding prescribed documentation

Presenting documents

Medical examination and treatment

Exception

Prescribed medical costs

Failure to join means of transportation

Advance passenger information

Rétention des documents réglementaires

Présentation des documents

Mise en observation ou sous traitement

Exception

Frais médicaux réglementaires

Failure to join means of transportation

Renseignements préalables sur les passagers

following information about each person whom it expects to carry:

- (a) their surname, first name and any middle names, their date of birth, their citizenship or nationality and their gender;
- (b) the type and number of each travel document that identifies them and the name of the country or entity that issued it;
- (c) their reservation record locator number, if any;
- (d) the unique passenger reference assigned to them by the transporter, if any, or, in the case of a crew member who has not been assigned one, notification of their status as a crew member;
- (e) any information about them that is in the reservation system of the transporter or its agent; and
- (f) the following information about their carriage on board the commercial vehicle:
  - (i) the following dates and times:
    - (A) in the case of a person who is or is expected to be carried on board a commercial vehicle by air, the date and time of take-off from the last point of embarkation of persons before the vehicle arrives in Canada, or
    - (B) in the case of a person who is or is expected to be carried on board a commercial vehicle by water or land, the date and time of departure from the last point of embarkation of persons before the vehicle arrives in Canada,
  - (ii) the last point of embarkation of persons before the commercial vehicle arrives in Canada,
  - (iii) the date and time of arrival of the commercial vehicle at the first point of disembarkation of persons in Canada,
  - (iv) the first point of disembarkation of persons in Canada, and
  - (v) in the case of a commercial vehicle that carries persons or goods by air, the flight code identifying the commercial transporter and the flight number.

Electronic means

(2) The information referred to in subsection (1) must be provided by electronic means in accordance with the technical requirements, specifications and procedures for electronic data interchange set out in the document entitled *CBSA Carrier Messaging Requirements* issued by the Canada Border Services Agency, as amended from time to time.

Time of transmission — paragraphs (1)(a) to (d)

(3) The information referred to in paragraphs (1)(a) to (d) must be provided

- (a) not later than one hour before the time of departure, if the information relates to a member of the crew; and
- (b) not later than the time of check-in, if the information relates to any other person who is expected to be on board the commercial vehicle.

services frontaliers du Canada, les renseignements ci-après à l'égard de chaque personne qui devrait être transportée :

- a) les nom, prénoms, date de naissance, citoyenneté ou nationalité et sexe de la personne en question;
- b) le type et le numéro de chaque document de voyage qui l'identifie et le nom du pays ou de l'entité qui a délivré le document;
- c) le numéro de son dossier de réservation, le cas échéant;
- d) la référence unique de passager qui lui est attribuée, le cas échéant, par le transporteur ou, à défaut, dans le cas d'un membre d'équipage, avis de sa qualité de membre d'équipage;
- e) les renseignements sur la personne qui se trouvent dans le système de réservation du transporteur ou du mandataire de celui-ci;
- f) les renseignements ci-après concernant son transport à bord du véhicule commercial :
  - (i) les date et heure suivantes :
    - (A) dans le cas où elle est transportée ou doit être transportée à bord d'un véhicule commercial par voie aérienne, celles du décollage du véhicule commercial de son dernier point d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada,
    - (B) dans le cas où elle est transportée ou doit être transportée à bord d'un véhicule commercial par voie maritime ou terrestre, celles du départ du véhicule commercial de son dernier point d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada,
  - (ii) le dernier point d'embarquement de personnes avant l'arrivée du véhicule commercial au Canada,
  - (iii) les date et heure d'arrivée du véhicule commercial au premier point de débarquement de personnes au Canada,
  - (iv) le premier point de débarquement de personnes au Canada,
  - (v) dans le cas où le véhicule commercial sert au transport de personnes ou de marchandises par voie aérienne, le code de vol identifiant le transporteur commercial et le numéro de vol.

(i) les date et heure suivantes :

(A) dans le cas où elle est transportée ou doit être transportée à bord d'un véhicule commercial par voie aérienne, celles du décollage du véhicule commercial de son dernier point d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada,

(B) dans le cas où elle est transportée ou doit être transportée à bord d'un véhicule commercial par voie maritime ou terrestre, celles du départ du véhicule commercial de son dernier point d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada,

(ii) le dernier point d'embarquement de personnes avant l'arrivée du véhicule commercial au Canada,

(iii) les date et heure d'arrivée du véhicule commercial au premier point de débarquement de personnes au Canada,

(iv) le premier point de débarquement de personnes au Canada,

(v) dans le cas où le véhicule commercial sert au transport de personnes ou de marchandises par voie aérienne, le code de vol identifiant le transporteur commercial et le numéro de vol.

(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) sont fournis par un moyen électronique, conformément aux exigences, spécifications et pratiques techniques qui visent l'échange de données informatisées et qui sont énoncées dans le document intitulé *Exigences de l'ASFC relatives à l'infrastructure de messagerie des transporteurs*, établi par l'Agence des services frontaliers du Canada, avec ses modifications successives.

Moyen électronique

(3) Les renseignements visés aux alinéas (1)a) à d) sont fournis dans le délai suivant :

- a) en ce qui concerne les membres d'équipage, au plus tard une heure avant le moment du départ;
- b) en ce qui concerne toute autre personne qui devrait être à bord du véhicule commercial, au plus tard au moment de l'enregistrement.

Délai de transmission — alinéas (1)a) à d)

Time of transmission — paragraph (1)(e)	(4) The information referred to in paragraph (1)(e) must be provided not later than at the time of departure.	(4) Les renseignements visés à l'alinéa (1)e) sont fournis au plus tard au moment du départ.	Délai de transmission — alinéa (1)e)
Time of transmission — paragraph (1)(d)	(5) The information referred to in paragraph (1)(d) must also be provided, for each person who is on board the commercial vehicle at the time of departure, not later than 30 minutes after the time of departure.	(5) Les renseignements visés à l'alinéa (1)d) sont aussi fournis, à l'égard de chaque personne qui est à bord du véhicule commercial au moment du départ, au plus tard trente minutes après le moment du départ.	Délai de transmission — alinéa (1)d)
Time of transmission — paragraph (1)(f)	(6) The information referred to in paragraph (1)(f) must be provided at the same time that any information referred to in subsections (3) to (5) is provided.	(6) Les renseignements visés à l'alinéa (1)f) sont fournis au même moment que les renseignements visés aux paragraphes (3) à (5).	Délai de transmission — alinéa (1)f)
Incomplete or inaccurate information	(7) A commercial transporter that becomes aware before or at the time of departure that information it has provided under paragraph 148(1)(d) of the Act is incomplete or inaccurate must, in the manner described in subsection (2) and without delay, provide the Canada Border Services Agency with the missing or accurate information.	(7) Le transporteur commercial qui, au moment du départ ou avant, constate que les renseignements qu'il a fournis en application de l'alinéa 148(1)d) de la Loi sont inexacts ou incomplets fournit sans délai à l'Agence des services frontaliers du Canada, selon les modalités prévues au paragraphe (2), les renseignements exacts ou manquants	Renseignements inexacts ou incomplets
Exception — paragraph (1)(e)	(8) Subsection (7) does not apply in respect of information referred to in paragraph (1)(e).	(8) Le paragraphe (7) ne s'applique pas à l'égard des renseignements visés à l'alinéa (1)e).	Exception — alinéa (1)e)
Maximum retention period	(9) The Canada Border Services Agency may retain information referred to in paragraphs (1)(a) to (d) about a person until three years and six months after the day of departure of the commercial vehicle that carried or was to carry the person to Canada.	(9) L'Agence des services frontaliers du Canada peut conserver les renseignements visés aux alinéas (1)a) à d) concernant une personne jusqu'à trois ans et six mois après le jour du départ du véhicule commercial à bord duquel la personne était ou devait être transportée au Canada.	Période de conservation des renseignements
Notification by Canada Border Services Agency	<b>270.</b> (1) The Canada Border Services Agency may notify a commercial transporter that a person whom it expects to carry to Canada may be a person who is prescribed under section 258.1 or a person who may not hold the necessary documents prescribed under section 259.	<b>270.</b> (1) L'Agence des services frontaliers du Canada peut aviser un transporteur commercial qu'une personne qu'il doit transporter au Canada pourrait être visée à l'article 258.1 ou ne pas être munie des documents réglementaires exigés à l'article 259.	Avis de l'Agence des services frontaliers du Canada
Obligations unchanged	(2) For greater certainty, subsection (1) does not remove a commercial transporter's obligation to comply with any requirement imposed by the Act or these Regulations.  <b>9. The portion of subsection 273(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:</b>	(2) Il est entendu que le paragraphe (1) ne soustrait pas le transporteur commercial aux obligations que lui impose la Loi ou le présent règlement.  <b>9. Le passage du paragraphe 273(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :</b>	Obligations inchangées
Obligation to carry from Canada	<b>273.</b> (1) A commercial transporter who has carried a foreign national referred to in this subsection to Canada or caused such a foreign national to be carried to Canada must, without delay, carry the foreign national from Canada	<b>273.</b> (1) Il incombe au transporteur commercial qui a amené ou fait amener un des étrangers ci-après au Canada de l'en faire sortir sans délai à destination :	Obligation de faire sortir du Canada
Notifying commercial transporter	<b>10. Sections 276 and 277 of the Regulations are replaced by the following:</b>  <b>276.</b> (1) When a foreign national who seeks to enter Canada is made subject to a removal order and a commercial transporter is or may be required under the Act to carry that foreign national from Canada, an officer must  (a) notify the commercial transporter that it is or may be required to carry the foreign national from Canada; and  (b) when the removal order is enforceable, notify the commercial transporter of its obligation to carry the foreign national from Canada and, if an escort is necessary, request the transporter to provide an escort or to arrange for the carriage of an escort assigned by the Minister.	<b>10. Les articles 276 et 277 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :</b>  <b>276.</b> (1) Lorsque l'étranger qui cherche à entrer au Canada est visé par une mesure de renvoi et qu'un transporteur commercial est ou peut être tenu, en vertu de la Loi, de le faire sortir du Canada, il incombe à l'agent :  a) d'aviser le transporteur qu'il est ou peut être tenu de le transporter hors du Canada;  b) lorsque la mesure de renvoi devient exécutoire, d'aviser le transporteur de son obligation de faire sortir l'étranger du Canada et, s'il y a lieu, de lui demander de fournir une escorte ou de prendre les arrangements nécessaires pour le transport de l'escorte assignée par le ministre.	Avis au transporteur commercial

Arrangements and notice	(2) After being notified under paragraph (1)(b), the commercial transporter must, without delay, (a) make arrangements to carry the foreign national from Canada and notify an officer of those arrangements; or (b) notify an officer that it is unable to make such arrangements.	(2) Après avoir été avisé aux termes de l'alinéa (1)b), le transporteur commercial doit, sans délai : a) prendre des arrangements pour faire sortir l'étranger du Canada et en aviser un agent; b) aviser un agent du fait qu'il lui est impossible de prendre de tels arrangements.	Arrangements et avis
Time period	(3) The commercial transporter must carry the foreign national from Canada within 48 hours after giving the notification required by paragraph (2)(a).	(3) Après avoir donné l'avis exigé à l'alinéa (2)a), le transporteur commercial dispose de quarante-huit heures pour faire sortir l'étranger du Canada.	Délai d'exécution
Non-compliance	(4) If a commercial transporter does not comply with paragraph 2(a) or subsection (3) or notifies an officer that it is unable to comply with those provisions, or if an officer notifies the commercial transporter in writing that the proposed arrangements are not acceptable, an officer must cause the foreign national to be carried from Canada and the commercial transporter must pay the costs referred to in section 278.	(4) Un agent fait le nécessaire pour faire sortir l'étranger du Canada si un agent a avisé par écrit le transporteur commercial que les arrangements proposés ne sont pas acceptables ou si ce dernier ne se conforme pas à l'alinéa (2)a) ou au paragraphe (3) ou avise un agent qu'il en est incapable. Il incombe au transporteur commercial de payer les frais prévus à l'article 278.	Non-respect
Requirements for acceptance of arrangements	(5) To be acceptable, the arrangements referred to in subsection (2) must meet the following requirements: (a) the itinerary of the carriage must begin where the foreign national is situated in Canada and end in the country and city to which the foreign national is to be removed, following the most direct routing possible; (b) the itinerary of the carriage must not include a country through which transit has not been approved; (c) the period of time between any connections must not exceed 12 hours; and (d) the commercial transporter must comply with any request by an officer to provide an escort or to arrange for the carriage of an escort assigned by the Minister.	(5) Les arrangements visés au paragraphe (2) sont considérés comme acceptables s'ils respectent les exigences suivantes : a) l'itinéraire retenu offre le transport le plus direct entre l'endroit où se trouve l'étranger au Canada et le pays et la ville où l'étranger sera renvoyé; b) l'itinéraire ne comprend aucun pays à l'égard duquel un transit n'a pas été approuvé; c) il ne s'écoule pas plus de douze heures entre les correspondances; d) le transporteur commercial a donné suite à toute demande d'escorte faite par un agent ou prend les arrangements nécessaires pour le transport de l'escorte assignée par le ministre.	Exigences relatives aux arrangements
Relief from obligations	<b>277.</b> Despite sections 273 and 276, a commercial transporter is not obliged to carry a foreign national from Canada, except in the case of a member of its crew or a foreign national who entered Canada to become a member of its crew, if the foreign national at the time of their examination (a) was authorized to enter and remain in Canada on a temporary basis; or (b) held a valid temporary or permanent resident visa.	<b>277.</b> Malgré les articles 273 et 276, le transporteur commercial est relevé de l'obligation de faire sortir du Canada l'étranger, autre qu'un membre d'équipage ou un étranger qui entre au Canada pour le devenir, si, au moment du contrôle : a) l'étranger est autorisé à entrer au Canada et à y séjourner à titre temporaire; b) l'étranger est titulaire d'un visa de résident temporaire valide ou d'un visa de résident permanent valide.	Exonération
Assessment of administration fee	<b>11. (1) The portion of subsection 279(1) of the Regulations before paragraph (1)(c) is replaced by the following:</b> <b>279.</b> (1) Subject to subsection (2), an administration fee must be assessed against a commercial transporter in respect of any of the following foreign nationals it carried or caused to be carried to Canada: (a) a foreign national who is inadmissible under section 41 of the Act for failing to meet the requirements of section 6 or subsection 7(1), 50(1) or 52(1); (b) a foreign national who is prescribed under section 258.1 or whom the transporter has been directed under paragraph 148(1)(a) of the Act not to carry to Canada;	<b>11. (1) Le passage du paragraphe 279(1) du même règlement précédant l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :</b> <b>279.</b> (1) Sous réserve du paragraphe (2), des frais administratifs sont imposés au transporteur commercial à l'égard de tous les étrangers ci-après qu'il a amenés ou fait amener au Canada : a) l'étranger interdit de territoire au titre de l'article 41 de la Loi parce qu'il ne satisfait pas aux exigences de l'article 6 ou des paragraphes 7(1), 50(1) ou 52(1); b) l'étranger qui est visé par règlement aux termes de l'article 258.1 ou que le transporteur est tenu, au titre de l'alinéa 148(1)a) de la Loi, de ne pas amener au Canada;	Imposition de frais administratifs

**(2) Subsection 279(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (d), by adding “and” at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):**

(f) a foreign national who is subject to a removal order, or is allowed under section 42 to withdraw their application to enter Canada, and who fails to leave Canada immediately.

**(3) Paragraphs 279(2)(a) to (e) of the Regulations are replaced by the following:**

(a) a person referred to in section 39;

(b) a foreign national who is prescribed under section 258.1 and in respect of whom notice under section 270 was not given before the foreign national was carried to Canada but who holds the necessary documents prescribed under section 259; or

(c) a foreign national, other than a foreign national referred to in paragraph 190(3)(c), who seeks entry into Canada to obtain permanent residence and is inadmissible under paragraph 41(a) of the Act for failing to obtain a permanent resident visa as required under section 6, but who is exempted under Division 5 of Part 9 from the requirement to hold a temporary resident visa.

**12. (1) Subsection 280(2) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (a):**

(a.1) \$3,200, if the transporter carried to Canada a foreign national who is prescribed under section 258.1 or whom the transporter has been directed under paragraph 148(1)(a) of the Act not to carry to Canada;

**(2) Paragraph 280(3)(g) of the Regulations is replaced by the following:**

(g) performance standards in respect of document screening, the interception of foreign nationals who do not hold the necessary prescribed documents before they board a commercial vehicle, administration fee assessments and the provision of any prescribed information set out in subsection 269(1);

**13. Subsection 282(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) If submissions are made, the Minister must consider the submissions, confirm, vary or cancel the assessment and give written notice of the decision to the commercial transporter.

Final  
assessment  
and notice

**(2) Le paragraphe 279(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa e), de ce qui suit :**

f) l’étranger qui ne quitte pas le Canada sans délai, lorsqu’il fait l’objet d’une mesure de renvoi ou qu’il lui est permis de retirer sa demande d’entrée au Canada au titre de l’article 42.

**(3) Les alinéas 279(2)a) à e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

a) la personne visée à l’article 39;

b) l’étranger visé à l’article 258.1 et qui est muni des documents réglementaires exigés à l’article 259, lorsque l’avis visé à l’article 270 n’a pas été donné avant son transport vers le Canada;

c) l’étranger, sauf s’il est visé à l’alinéa 190(3)c), qui cherche à entrer au Canada pour devenir un résident permanent, qui est interdit de territoire au titre de l’article 41 de la Loi pour ne pas s’être conformé à l’obligation, prévue à l’article 6, d’obtenir un visa de résident permanent, mais qui est dispensé, au titre de la section 5 de la partie 9, de celle de détenir un visa de résident temporaire.

**12. (1) Le paragraphe 280(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa a), de ce qui suit :**

a.1) 3 200 \$, si le transporteur amène au Canada un étranger qui est visé à l’article 258.1 ou qu’il est tenu, au titre de l’alinéa 148(1)a) de la Loi, de ne pas amener au Canada;

**(2) L’alinéa 280(3)g) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

g) les normes de rendement concernant la vérification des documents, l’interception d’étrangers qui, avant de monter à bord d’un véhicule commercial, ne détiennent pas les documents réglementaires nécessaires, les contraventions pour lesquelles des frais administratifs sont imposés et la fourniture des renseignements exigés au paragraphe 269(1);

**13. Le paragraphe 282(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Le ministre prend en considération les observations éventuellement présentées par le transporteur commercial et confirme, modifie ou annule la contravention et avise ce dernier par écrit de la décision.

Décision  
définitive  
et avis

## PART 2

### AMENDMENTS THAT COME INTO FORCE ON MARCH 15, 2016

**14. Section 277 of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (a), by adding “or” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):**

(c) is a person who is prescribed under paragraph 258.1(a) and the commercial transporter

## PARTIE 2

### MODIFICATIONS ENTRANT EN VIGUEUR LE 15 MARS 2016

**14. L’article 277 du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa b), de ce qui suit :**

c) l’étranger est une personne visée par règlement aux termes de l’alinéa 258.1a) et le transporteur commercial n’a pas été avisé, en vertu de

was not, before the person was carried to Canada, notified under section 270 that the person may have been a prescribed person.

**15. (1) Paragraph 279(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) a foreign national who is inadmissible under section 41 of the Act for failing to meet the requirements of section 6, subsection 7(1), section 7.1 or subsection 50(1) or 52(1);

**(2) Subsection 279(2) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (b) and by replacing paragraph (c) with the following:**

(c) a foreign national who does not hold an electronic travel authorization when one is required under section 7.1 and in respect of whom the Canada Border Services Agency was unable to give notice under section 270 before the foreign national was carried to Canada, but who holds one of the required prescribed documents set out in paragraphs 259(a) to (f); or

(d) a foreign national, other than a foreign national referred to in paragraph 190(3)(c), who seeks entry into Canada to obtain permanent residence and is inadmissible under paragraph 41(a) of the Act for failing to obtain a permanent resident visa as required under section 6, but who is exempted under Division 1 of Part 2 from the requirement to hold an electronic travel authorization required under section 7.1 or under Division 5 of Part 9 from the requirement to hold a temporary resident visa.

**16. Section 282 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**

(2.1) In considering the submissions, the Minister must take into account whether the commercial transporter was, before the foreign national was carried to Canada, notified under section 270 that the foreign national may have been a person prescribed under section 258.1 or a person who may not have held an electronic travel authorization when one was required by section 7.1.

Evidence considered

l'article 270, avant le transport de la personne vers le Canada qu'elle pouvait être visée par règlement.

**15. (1) L'alinéa 279(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) l'étranger interdit de territoire au titre de l'article 41 de la Loi parce qu'il ne satisfait pas aux exigences de l'article 6, du paragraphe 7(1), de l'article 7.1 ou des paragraphes 50(1) ou 52(1);

**(2) L'alinéa 279(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) l'étranger qui n'est pas muni de l'autorisation de voyage électronique exigée à l'article 7.1, le cas échéant, dans le cas où l'Agence des services frontaliers du Canada ne pouvait transmettre l'avis visé à l'article 270 avant son transport vers le Canada, mais qui est muni de l'un des documents réglementaires requis en vertu des alinéas 259a) à f);

d) l'étranger, sauf s'il est visé à l'alinéa 190(3)c), qui cherche à entrer au Canada pour devenir un résident permanent, qui est interdit de territoire au titre de l'article 41 de la Loi pour ne pas s'être conformé à l'obligation, prévue à l'article 6, d'obtenir un visa de résident permanent mais qui est dispensé, au titre de la section 1 de la partie 2, de l'obligation de détenir l'autorisation de voyage électronique visée à l'article 7.1 ou, au titre de la section 5 de la partie 9, de celle de détenir un visa de résident temporaire.

**16. L'article 282 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

(2.1) Lorsqu'il prend en considération les observations, le ministre tient compte du fait que le transporteur commercial a été ou non avisé au titre de l'article 270, avant le transport de l'étranger vers le Canada, que ce dernier pouvait être visé à l'article 258.1 ou ne pas être muni de l'autorisation de voyage électronique exigée à l'article 7.1, le cas échéant.

Éléments à considérer

**PART 3**

**AMENDMENTS THAT COME INTO FORCE ON A DAY TO BE FIXED IN ACCORDANCE WITH SUBSECTION 19(3)**

**17. (1) Paragraph 269(1)(e) of the Regulations is replaced by the following:**

(e) any information about them that is referred to in Schedule 2 and is in the reservation system of the transporter or its agent;

**(2) Subsections 269(4) to (8) are replaced by the following:**

(4) A commercial transporter that becomes aware before or at the time of departure that information it has provided under paragraph 148(1)(d) of the Act is incomplete or inaccurate must, in the manner described in subsection (2) and without delay,

Incomplete or inaccurate information

**PARTIE 3**

**MODIFICATIONS ENTRANT EN VIGUEUR À LA DATE FIXÉE CONFORMÉMENT AU PARAGRAPHE 19(3)**

**17. (1) L'alinéa 269(1)e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

e) les renseignements sur la personne visés à l'annexe 2 qui se trouvent dans le système de réservation du transporteur ou du mandataire de celui-ci;

**(2) Les paragraphes 269(4) à (8) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(4) Le transporteur commercial qui, au moment du départ ou avant, constate que les renseignements qu'il a fournis en application de l'alinéa 148(1)d) de la Loi sont inexacts ou incomplets fournit sans délai à l'Agence des services frontaliers du Canada, selon

Renseignements inexacts ou incomplets

	provide the Canada Border Services Agency with the missing or accurate information.	les modalités prévues au paragraphe (2), les renseignements exacts ou manquants.	
Exception — paragraph (1)(e)	(5) Subsection (4) does not apply in respect of information referred to in paragraph (1)(e).	(5) Le paragraphe (4) ne s'applique pas à l'égard des renseignements visés à l'alinéa (1)e).	Exception — alinéa (1)e
Time of transmission — paragraph (1)(d)	(6) The information referred to in paragraph (1)(d) must also be provided, for each person who is on board the commercial vehicle at the time of departure, not later than 30 minutes after the time of departure.	(6) Les renseignements visés à l'alinéa (1)d) sont aussi fournis, à l'égard de chaque personne qui est à bord du véhicule commercial au moment du départ, au plus tard trente minutes après le moment du départ.	Délai de transmission — alinéa (1)d)
Time of transmission — paragraph (1)(e)	(7) The information referred to in paragraph (1)(e) must be provided for each person who is expected to be on board the commercial vehicle not later than 72 hours before the time of departure.	(7) Les renseignements visés à l'alinéa (1)e) sont fournis à l'égard de chaque personne qui devrait être à bord du véhicule commercial au plus tard soixante-douze heures avant le moment du départ du véhicule commercial.	Délai de transmission — alinéa (1)e)
Updates	(8) If information referred to in paragraph (1)(e) about a person in relation to a particular carriage is added to the reservation system or changed less than 72 hours before the time of departure, the commercial transporter must, in the manner described in subsection (2) and at the following times, provide the Canada Border Services Agency with all the information referred to in paragraph (1)(e) about the person in relation to that carriage: (a) if the addition or change occurs more than 24 hours before the time of departure, not later than 24 hours before the time of departure; (b) if the addition or change occurs during a period beginning 24 hours before the time of departure and ending eight hours before that time, not later than eight hours before the time of departure; and (c) if the addition or change occurs less than eight hours before the time of departure, not later than the time of departure.	(8) Lorsque des renseignements visés à l'alinéa (1)e) concernant une personne pour un voyage donné sont ajoutés ou modifiés dans un système de réservation moins de soixante-douze heures avant le moment du départ, le transporteur commercial fournit à l'Agence des services frontaliers du Canada, selon les modalités prévues au paragraphe (2) et dans les délais ci-après, tous les renseignements visés à cet alinéa concernant cette personne pour ce voyage : a) si l'ajout ou la modification est fait plus de vingt-quatre heures avant le moment du départ, au plus tard vingt-quatre heures avant le moment du départ; b) si l'ajout ou la modification est fait au plus tard vingt-quatre heures mais au moins huit heures avant le moment du départ, au plus tard huit heures avant le moment du départ; c) si l'ajout ou la modification est fait moins de huit heures avant le moment du départ, au plus tard au moment du départ.	Mises à jour
Time of transmission — paragraph (1)(f)	(9) The information referred to in paragraph (1)(f) must be provided at the same time that any information referred to in subsections (3) to (8) is provided.	(9) Les renseignements visés à l'alinéa (1)f) sont fournis au même moment que les renseignements visés aux paragraphes (3) à (8).	Délai de transmission — alinéa (1)f)
Maximum retention period	(10) The Canada Border Services Agency may retain information referred to in paragraphs (1)(a) to (d) about a person until three years and six months after the day of departure of the commercial vehicle that carried or was to carry the person to Canada.	(10) L'Agence des services frontaliers du Canada peut conserver les renseignements visés aux alinéas (1)a) à d) concernant une personne jusqu'à trois ans et six mois après le jour du départ du véhicule commercial à bord duquel la personne était ou devait être transportée.	Période de conservation des renseignements

**18. The Regulations are amended by adding, after Schedule 1, the Schedule 2 set out in the schedule to these Regulations.**

**18. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe 1, de l'annexe 2 figurant à l'annexe du présent règlement.**

#### PART 4

#### PARTIE 4

##### COMING INTO FORCE

##### ENTRÉE EN VIGUEUR

**19. (1) Subject to subsections (2) and (3), these Regulations come into force on the day on which they are registered.**

**19. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

**(2) Part 2 comes into force on March 15, 2016.**

**(2) La partie 2 entre en vigueur le 15 mars 2016.**

**(3) Part 3 comes into force on a day to be fixed by amendment to this subsection.**

**(3) La partie 3 entre en vigueur à la date fixée par modification du présent paragraphe.**

**SCHEDULE**  
**(Section 18)**

**SCHEDULE 2**  
**(Paragraph 269(1)(e))**

**INFORMATION ABOUT PERSONS**  
**IN A RESERVATION SYSTEM**

1. Their surname, first name and any middle names
2. Their reservation record locator number
3. Date of their reservation and date their ticket was issued
4. Their itinerary, including the dates of departure and arrival for each segment of travel
5. Information about their participation in a loyalty program and the benefits earned under the program, such as free tickets or upgrades
6. Number of the other passengers included in the reservation record and their surname, first name and any middle names
7. Contact information for each person mentioned in the reservation record, including the person who made the reservation
8. Billing and payment information related to the travel transaction, including credit card number and billing address
9. Information about the travel agent or agency, including name and contact information
10. Code share information
11. Information about whether their reservation record has been split or is linked to another record
12. Their travel status, including confirmation and check-in status
13. Ticketing information, including ticket number, automated ticket fare quote and whether a one-way ticket was purchased
14. Their baggage information, including the number and weight of their bags
15. Their seating information, including seat number
16. General remarks in their reservation record, including other supplementary information, special service information and special service request information
17. The information referred to in paragraphs 269(1)(a) and (b)
18. The history of any changes to the information in items 1 to 17

**ANNEXE**  
**(Article 18)**

**ANNEXE 2**  
**(alinéa 269(1)e))**

**RENSEIGNEMENTS SUR LA PERSONNE QUI SE**  
**TROUVENT DANS UN SYSTÈME DE RÉSERVATION**

1. Nom et prénoms de la personne en cause
2. Numéro de son dossier de réservation
3. Date de réservation et de délivrance du billet
4. Itinéraire, notamment les dates de départ et d'arrivée pour chaque segment de son voyage
5. Renseignements sur sa participation à un programme de fidélisation et sur les avantages qui en découlent, notamment des billets gratuits et des surclassements
6. Nombre d'autres passagers figurant dans son dossier de réservation ainsi que leurs nom et prénoms
7. Coordonnées de toute autre personne mentionnée dans son dossier de réservation, notamment celles de la personne qui a réservé son billet
8. Renseignements sur la facturation et le paiement du voyage, notamment le numéro de carte de crédit et l'adresse de facturation
9. Renseignements sur l'agence de voyage ou l'agent de voyage, notamment leurs nom et coordonnées
10. Renseignements sur le partage de codes
11. Renseignements sur la division de son dossier de réservation en plusieurs dossiers, le cas échéant, ou sur le lien entre celui-ci et un autre dossier
12. Statut de voyageur, notamment le statut d'enregistrement et la confirmation du voyage
13. Renseignements sur la délivrance de son billet, notamment le numéro du billet, le calcul automatisé du tarif et s'il s'agit d'un billet aller simple
14. Renseignements sur ses bagages, notamment le poids des bagages et le nombre d'articles
15. Renseignements sur son siège, notamment le numéro de celui-ci
16. Remarques générales à son égard figurant dans son dossier de réservation, notamment les autres renseignements supplémentaires, les renseignements concernant les services spéciaux et les demandes de service spécial
17. Renseignements visés aux alinéas 269(1)a) et b)
18. Historique de tout changement apporté aux renseignements visés aux articles 1 à 17 de la présente annexe



## Regulations Amending the Protection of Passenger Information Regulations

Statutory authority

*Immigration and Refugee Protection Act*

Sponsoring agency

Canada Border Services Agency

## Règlement modifiant le Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers

Fondement législatif

*Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*

Organisme responsable

Agence des services frontaliers du Canada

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1470.

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1470.

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 5(1) and section 150.1<sup>a</sup> of the *Immigration and Refugee Protection Act*<sup>b</sup>, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Protection of Passenger Information Regulations*.

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 Jennifer McKinley, Director, IAPI Policy, Programs Branch, Canada Border Services Agency, 427 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario K1A 0L8 (tel.: 613-952-2893; email: Jennifer.McKinley@cbsa-asfc.gc.ca).

Ottawa, June 9, 2015

JURICA ČAPKUN  
Assistant Clerk of the Privy Council

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 5(1) et de l'article 150.1<sup>a</sup> de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*<sup>b</sup>, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers*, 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 Jennifer McKinley, directrice, Politiques de l'IIPV, Direction générale des programmes, Agence des services frontaliers du Canada, 427, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0L8 (tél. : 613-952-2893; courriel : Jennifer.McKinley@cbsa-asfc.gc.ca).

Ottawa, le 9 juin 2015

Le greffier adjoint du Conseil privé  
JURICA ČAPKUN

### REGULATIONS AMENDING THE PROTECTION OF PASSENGER INFORMATION REGULATIONS

#### AMENDMENTS

1. (1) The definitions “advance passenger information”, “enforcement data base”, “intelligence official”, “passenger name record information” and “PAXIS system” in section 1 of the *Protection of Passenger Information Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX PASSAGERS

#### MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « agent du renseignement », « base de données sur le contrôle d'application », « information préalable sur les voyageurs », « renseignements sur le dossier passager » et « système SIPAX », à l'article 1 du *Règlement sur la protection des renseignements relatifs aux passagers*<sup>1</sup>, sont abrogées.

<sup>a</sup> S.C. 2014, c. 39, ss. 313(1) and (3)

<sup>b</sup> S.C. 2001, c. 27

<sup>1</sup> SOR/2005-346

<sup>a</sup> L.C. 2014, ch. 39, par. 313(1) et (3)

<sup>b</sup> L.C. 2001, ch. 27

<sup>1</sup> DORS/2005-346

**(2) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“commercial vehicle” has the same meaning as in section 2 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*. (*véhicule commercial*)

“day of departure” means

(a) in the case of a commercial vehicle that carries persons or goods by air, the day of take-off from the last point of embarkation of persons before the vehicle arrives in Canada; and

(b) in the case of a commercial vehicle that carries persons or goods by water or land, the day of departure from the last point of embarkation of persons before the vehicle arrives in Canada. (*jour du départ*)

“passenger name record information” or “PNR information” means the information that is referred to in paragraph 269(1)(e) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* and is provided to the Agency. (*renseignements sur le dossier passager ou renseignements DP*)

“serious transnational crime” means an act or omission that constitutes an offence that is punishable in Canada by a maximum term of imprisonment of at least four years and is committed

(a) in more than one country;

(b) in only one country but a substantial part of its preparation, planning, direction or control takes place in another country;

(c) in only one country but is associated with or directed by an organized criminal group that engages in criminal activities in more than one country;

(d) in only one country but has substantial effects in another country; or

(e) in a country other than Canada but the offender intends to travel to or transit through Canada. (*crime transnational grave*)

“terrorism offence” means

(a) an act or omission that is committed for a political, religious or ideological purpose, objective or cause with the intention of intimidating the public with regard to its security, including its economic security, or with the intention of compelling a person, government or domestic or international organization to do or refrain from doing any act, and that is committed with the intention to

(i) cause death or serious bodily harm,

(ii) endanger a person’s life,

(iii) cause a serious risk to the health or safety of the public,

(iv) cause substantial property damage that is likely to result in the harm referred to in any of subparagraphs (i) to (iii), or

(v) cause serious interference with or serious disruption of an essential service, facility or system other than as a result of lawful or unlawful advocacy, protest, dissent or stoppage of work, such as a strike, that is not intended to result in the harm referred to in any of subparagraphs (i) to (iii);

(b) an act or omission that constitutes an offence referred to in paragraph (a) of the definition “terrorist activity” in subsection 83.01(1) of the *Criminal Code*;

(c) knowingly participating in or contributing to an activity for the purpose of enhancing the ability of a terrorist group to facilitate or commit an act or omission referred to in paragraph (a) or (b) or instructing a person, group or organization to carry out an activity for that purpose;

(d) an indictable offence if the act or omission that constitutes the offence is committed for the benefit of, at the direction of or in association with a terrorist group;

**(2) L’article 1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« crime transnational grave » Tout acte — action ou omission — qui constitue une infraction punissable au Canada d’une peine d’emprisonnement maximale d’au moins quatre ans et qui est commis :

a) dans plus d’un pays;

b) dans un seul pays, mais dont une part importante de la préparation, de la planification, de la conduite ou du contrôle a lieu dans un autre pays;

c) dans un seul pays, mais mettant en cause un groupe criminel organisé qui se livre à des activités criminelles dans plus d’un pays ou étant dirigé par un tel groupe;

d) dans un seul pays, mais ayant des répercussions importantes dans un autre pays;

e) dans un pays autre que le Canada, mais dont l’auteur a l’intention de transiter par le Canada ou de s’y rendre. (*serious transnational crime*)

« groupe terroriste » S’entend au sens du paragraphe 83.01(1) du *Code criminel*. (*terrorist group*)

« infraction de terrorisme » S’entend :

a) de l’acte — action ou omission — qui est commis dans un but ou un objectif ou au nom d’une cause de nature politique, religieuse ou idéologique, en vue d’intimider la population quant à sa sécurité — y compris sa sécurité économique — ou de contraindre une personne, un gouvernement ou une organisation nationale ou internationale à accomplir un acte ou à s’en abstenir et qui vise l’une ou l’autre des conséquences suivantes :

(i) provoquer la mort ou des blessures corporelles graves,

(ii) mettre en danger la vie d’une personne,

(iii) compromettre gravement la santé ou la sécurité de la population,

(iv) provoquer des dommages matériels considérables qui sont probables d’entraîner un préjudice visé à l’un des sous-alinéas (i) à (iii),

(v) perturber gravement ou paralyser un service, une installation ou un système essentiel, sauf si l’acte résulte d’activités légales ou illégales de sensibilisation, de protestation ou de contestation ou d’un arrêt légal ou illégal de travail, telle une grève, qui ne sont pas destinées à entraîner un préjudice visé à l’un des sous-alinéas (i) à (iii);

b) de l’acte — action ou omission — qui constitue une des infractions visées à l’alinéa a) de la définition de « activité terroriste » au paragraphe 83.01(1) du *Code criminel*;

c) du fait de participer ou de contribuer sciemment à une activité ayant pour objet de renforcer la capacité d’un groupe terroriste à faciliter ou à commettre un acte visé aux alinéas a) ou b), ou du fait de donner des instructions à une personne, à un groupe ou à une organisation à cet égard;

d) de la commission d’un acte criminel, lorsque l’acte constitutif de l’infraction est accompli au profit d’un groupe terroriste, sous sa direction ou en association avec lui;

e) de l’une ou l’autre des activités énumérées ci-après, si elle est entreprise dans l’intention de commettre un acte visé aux alinéas a) ou b) :

(i) réunir, utiliser ou avoir en sa possession des biens,

(ii) fournir des biens ou des services financiers ou connexes ou les rendre disponibles,

(iii) inviter une personne, un groupe ou une organisation à fournir des biens ou des services financiers ou connexes;

(e) any of the following, if they are carried out for the purpose of committing an act or omission referred to in paragraph (a) or (b):

- (i) collecting, using or possessing property,
- (ii) providing or making available property or a financial or related service, or
- (iii) inviting a person, a group or an organization to provide property or a financial or related service;

(f) attempting or threatening to commit an act or omission referred to in paragraph (a) or (b);

(g) conspiring to commit, or facilitating, instructing or counselling the commission of, an act or omission referred to in paragraph (a) or (b);

(h) being an accessory after the fact to an act or omission referred to in paragraph (a) or (b); or

(i) harbouring or concealing for the purpose of enabling a terrorist group to facilitate or commit an act or omission referred to in paragraph (a) or (b) (*infraction de terrorisme*).

“terrorist group” has the same meaning as in subsection 83.01(1) of the *Criminal Code*. (*groupe terroriste*)

“time of departure” means

(a) in the case of a commercial vehicle that carries persons or goods by air, the time of take-off from the last point of embarkation of persons before the vehicle arrives in Canada; and

(b) in the case of a commercial vehicle that carries persons or goods by water or land, the time of departure from the last point of embarkation of persons before the vehicle arrives in Canada. (*moment du départ*)

## 2. The heading before section 2 and sections 2 to 11 of the Regulations are replaced by the following:

### PASSENGER NAME RECORD INFORMATION

2. The Agency must not retain, use or disclose PNR information for the purposes of the Act other than in accordance with these Regulations.

### RETENTION, USE AND DISCLOSURE

3. (1) The Agency may retain PNR information about a person until the day that is three years and six months after the day of departure of the commercial vehicle that carried or was to carry the person to Canada.

(2) After the period referred to in subsection (1), the Agency may retain passenger information about a person that is required to identify a person who has or may have committed a terrorism offence or a serious transnational crime for as long as it is required for that purpose, but in no case longer than six years after the day of departure of the commercial vehicle that carried or was to carry the person to whom the PNR information relates to Canada.

4. (1) Subject to subsections (2) to (4), an official of the Agency may, for the following purposes, have access to any PNR information that is retained:

- (a) to identify persons who have or may have committed a terrorism offence or serious transnational crime; or

f) de la tentative ou de la menace de commettre un acte visé aux alinéas a) ou b);

g) du complot, de la facilitation ou de la communication d'instructions ou de conseils concernant un acte visé aux alinéas a) ou b);

h) de la complicité après le fait concernant un acte visé aux alinéas a) ou b);

i) de la fourniture d'un hébergement ou d'une cachette dans le but de permettre à un groupe terroriste de faciliter ou de commettre un acte visé aux alinéas a) ou b). (*terrorism offence*)

« jour du départ »

a) Dans le cas d'un véhicule commercial servant au transport de personnes ou de marchandises par voie aérienne, le jour où il décolle de son dernier point d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada;

b) dans le cas d'un véhicule commercial servant au transport de personnes ou de marchandises par voie maritime ou terrestre, le jour où il quitte son dernier point d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada. (*day of departure*)

« moment du départ »

a) Dans le cas d'un véhicule commercial servant au transport de personnes ou de marchandises par voie aérienne, le moment où il décolle de son dernier point d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada;

b) dans le cas d'un véhicule commercial servant au transport de personnes ou de marchandises par voie maritime ou terrestre, le moment où il quitte son dernier point d'embarquement de personnes avant son arrivée au Canada. (*time of departure*)

« renseignements sur le dossier passager » ou « renseignements DP » Renseignements visés à l'alinéa 269(1)e) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* qui sont fournis à l'Agence. (*passenger name record information* or *PNR information*)

« véhicule commercial » S'entend au sens de l'article 2 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*. (*commercial vehicle*)

## 2. L'intertitre précédant l'article 2 et les articles 2 à 11 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

### RENSEIGNEMENTS SUR LE DOSSIER PASSAGER

2. L'Agence ne peut pas, pour l'application de la Loi, conserver, utiliser ou communiquer les renseignements DP autrement qu'en conformité avec le présent règlement.

### CONSERVATION, UTILISATION ET COMMUNICATION

3. (1) L'Agence peut conserver les renseignements DP relatifs à une personne jusqu'à trois ans et six mois après le jour du départ du véhicule commercial à bord duquel la personne était ou devait être transportée au Canada.

(2) Après la période prévue au paragraphe (1), les renseignements DP relatifs à une personne nécessaires à l'identification d'une personne qui a commis ou pourrait avoir commis une infraction de terrorisme ou un crime transnational grave peuvent être conservés pendant la période pour laquelle ils continuent d'être nécessaires à cette fin, mais pour au plus six ans après le jour du départ du véhicule commercial à bord duquel la personne visée par les renseignements DP était ou devait être transportée au Canada.

4. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), le fonctionnaire employé par l'Agence peut, pour les fins ci-après, accéder aux renseignements DP conservés :

- a) pour identifier les personnes qui ont commis ou pourraient avoir commis une infraction de terrorisme ou un crime transnational grave;

(b) to conduct a trend analysis or develop risk indicators for the purpose referred to in paragraph (a).

(2) During the period that begins 72 hours after the time of departure of a commercial vehicle and ends two years after the day of departure of the vehicle, an official of the Agency may have access to the name of any person who was or was expected to be on board only for the purpose referred to in paragraph (1)(a) and only if that official confirms that the information is necessary for that purpose.

(3) During the period that begins the day after the last day of the period referred to in subsection (2) and ends three years and six months after the day of departure, an official of the Agency may have access to PNR information that could serve to identify a person who was or was expected to be on board the commercial vehicle for the purpose referred to in paragraph (1)(a) only if such access is authorized by the President of the Agency.

(4) During the period referred to in subsection (3), no official of the Agency may have access to any PNR information that could serve to identify a person who was or was expected to be on board the commercial vehicle for the purpose referred to in paragraph (1)(b).

(5) During the period that PNR information is retained under subsection 3(2), an official of the Agency may have access to PNR information for the purpose referred to in paragraph (1)(a) only if their functions require access to the information for that purpose.

**5.** If PNR information must be retained under the *Access to Information Act* or the *Privacy Act* for a period longer than the period referred to in subsection 3(1) or (2), as the case may be, during that longer period the information may be provided only for a purpose for which it must be retained under those Acts.

**6.** The Agency may, on a case-by-case basis, when necessary for the purposes of the Act, national security or the defence of Canada, disclose PNR information to a federal or provincial government department or another federal or provincial government authority if

- (a) the department or authority exercises functions directly related to the prevention, detection, investigation or prosecution of terrorism offences or serious transnational crimes;
- (b) the department or authority has undertaken to apply standards to protect the information that are at least equivalent to those set out in these Regulations;
- (c) the department or authority has undertaken not to further disclose the information without the permission of the Agency, unless required by law to do so; and
- (d) the Agency discloses only the information that is necessary for the purposes for which it is disclosed.

**7.** For greater certainty, nothing in these Regulations prevents the Agency from disclosing PNR information to comply with a subpoena, warrant or order issued by a court, person or body with jurisdiction in Canada to compel the production of the information.

**8.** The Agency may, on a case-by-case basis, when necessary for the purposes of the Act, national security, the defence of Canada or the conduct of international affairs, disclose PNR information to a foreign government authority if

- (a) the authority exercises functions directly related to the prevention, detection, investigation or prosecution of terrorism offences or serious transnational crimes;

b) pour effectuer des analyses des tendances ou élaborer des indicateurs de risque aux fins prévues à l'alinéa a).

(2) Pendant la période commençant soixante-douze heures après le moment du départ d'un véhicule commercial et se terminant deux ans après le jour du départ de celui-ci, le nom de toute personne qui était ou devait être à bord du véhicule commercial n'est accessible à un fonctionnaire employé par l'Agence que pour les fins visées à l'alinéa (1)a) et que s'il confirme qu'il en a besoin pour ces fins.

(3) Pendant la période commençant le lendemain du dernier jour de la période visée au paragraphe (2) et se terminant trois ans et six mois après le jour du départ, les renseignements DP qui peuvent servir à identifier toute personne qui était ou devait être à bord du véhicule commercial ne sont pas, aux fins prévues à l'alinéa (1)a), accessibles au fonctionnaire employé par l'Agence, sauf si le président de l'Agence autorise un tel accès.

(4) Pendant la période visée au paragraphe (3), les renseignements DP qui peuvent servir à identifier toute personne qui était ou devait être à bord du véhicule commercial ne sont pas, aux fins prévues à l'alinéa (1)b), accessibles au fonctionnaire employé par l'Agence.

(5) Pendant la période prévue au paragraphe 3(2), les renseignements DP ne sont accessibles qu'aux fins prévues à l'alinéa (1)a) et qu'au fonctionnaire employé par l'Agence dont les fonctions requièrent l'accès à ceux-ci aux fins prévues à cet alinéa.

**5.** Lorsque des renseignements DP doivent, en application de la *Loi sur l'accès à l'information* ou de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, être conservés pendant une période plus longue que celle prévue aux paragraphes 3(1) ou (2), selon le cas, ils ne sont accessibles, pendant cette période supplémentaire, qu'aux fins auxquelles ils doivent être conservés en application de ces lois.

**6.** L'Agence peut, au cas par cas et si cela est nécessaire pour l'application de la Loi ou pour assurer la sécurité nationale ou la défense du Canada, communiquer des renseignements DP à un ministère fédéral ou provincial ou à une autre autorité publique fédérale ou provinciale si les conditions suivantes sont réunies :

- a) les fonctions du ministère ou de l'autorité sont directement liées à la prévention ou à la détection d'infractions de terrorisme ou de crimes transnationaux graves, à des enquêtes ou à des poursuites en la matière;
- b) le ministère ou l'autorité s'engage à appliquer aux renseignements DP des normes de protection au moins équivalentes à celles prévues au présent règlement;
- c) le ministère ou l'autorité s'engage à ne pas communiquer subséquemment les renseignements DP sans l'autorisation de l'Agence, sauf si une règle de droit l'exige;
- d) seuls sont communiqués les renseignements DP qui sont nécessaires aux fins auxquelles ils sont communiqués.

**7.** Il est entendu que le présent règlement n'a pas pour effet d'empêcher l'Agence de communiquer des renseignements DP pour se conformer à une citation à comparaître, à un mandat ou à une ordonnance délivrés par un tribunal, une personne ou un organisme ayant, au Canada, le pouvoir de contraindre à la production de ces renseignements.

**8.** L'Agence peut, au cas par cas et si cela est nécessaire pour l'application de la Loi, pour assurer la sécurité nationale ou la défense du Canada ou pour la conduite des affaires internationales, communiquer à une autorité publique étrangère des renseignements DP si les conditions suivantes sont réunies :

- a) les fonctions de l'autorité publique étrangère sont directement liées à la prévention ou à la détection d'infractions de terrorisme

(b) the authority has undertaken to apply standards to protect the information that are

(i) at least equivalent to the standards set out in these Regulations, or

(ii) the standards designed to protect PNR information that were negotiated with the European Union; and

(c) the Agency discloses only the information that is necessary for the purposes for which it is disclosed.

ou de crimes transnationaux graves, à des enquêtes ou à des poursuites en la matière;

b) l'autorité publique étrangère s'engage à appliquer, pour protéger les renseignements DP :

(i) soit des normes de protection au moins équivalentes à celles prévues au présent règlement,

(ii) soit les normes visant la protection des renseignements DP dont elle a convenu par négociation avec l'Union européenne;

c) seuls sont communiqués les renseignements DP qui sont nécessaires aux fins auxquelles ils sont communiqués.

### COMING INTO FORCE

**3. These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

[26-1-o]

### ENTRÉE EN VIGUEUR

**3. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

[26-1-o]

## Federal Authority as a Responsible Authority for Designated Projects Regulations

Statutory authority

*Canadian Environmental Assessment Act, 2012*

Sponsoring agency

Canadian Environmental Assessment Agency

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

The Government of Canada shares responsibility for managing oil and gas activities in the Canada-Nova Scotia offshore area with the Government of Nova Scotia. Offshore oil and gas activity in the area is regulated by the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board (CNSOPB).

Certain oil and gas activities proposed in this offshore area are also subject to the *Canadian Environmental Assessment Act, 2012* (CEAA 2012). In such cases, responsibility for conducting the environmental assessment under CEAA 2012 rests with the Canadian Environmental Assessment Agency (the Agency), while responsibility for carrying out the regulatory review, which must also include consideration of environmental factors, rests with the CNSOPB. This situation results in regulatory overlap and duplication between the regulatory review requirements that the CNSOPB must meet and the environmental assessment requirements that the Agency must meet under CEAA 2012.

#### Background

On February 26, 2015, the *Energy Safety and Security Act* (Bill C-22) received royal assent. This legislation was introduced to modernize safety and security for Canada's offshore and nuclear industries, ensure a world-class regulatory system and strengthen safety and environmental protection. The legislation modifies Canada's civil liability regimes both for the offshore oil and gas industry and for the nuclear energy industry.

While the majority of the *Energy Safety and Security Act* is not related to federal environmental assessment, it includes provisions that amend the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act* and the *Canada-Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Act* (collectively referred to as the Accord Acts) to provide the CNSOPB and the Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board (CNLOPB) with the necessary tools and authorities to enable them to conduct environmental assessments under CEAA 2012. These provisions include providing the CNSOPB and the CNLOPB with the authority to establish participant funding

## Règlement prévoyant une autorité fédérale à titre d'autorité responsable à l'égard de projets désignés

Fondement législatif

*Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*

Organisme responsable

Agence canadienne d'évaluation environnementale

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

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

#### Enjeux

Le gouvernement du Canada partage avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse la responsabilité de la gestion des activités pétrolières et gazières dans la zone extracôtière Canada — Nouvelle-Écosse. Les activités pétrolières et gazières dans cette zone extracôtière sont réglementées par l'Office Canada — Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers (OCNEHE).

Certaines activités pétrolières et gazières proposées dans cette zone extracôtière sont également assujetties à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)* [LCEE 2012]. Dans de tels cas, la responsabilité de réaliser une évaluation environnementale en vertu de la LCEE 2012 relève de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence), tandis que la responsabilité d'exécuter l'examen réglementaire, qui doit également tenir compte des facteurs environnementaux, relève de l'OCNEHE. Cette situation donne lieu à un chevauchement et à un dédoublement entre les exigences en matière d'examen réglementaire que l'OCNEHE doit respecter et les exigences en matière d'évaluation environnementale auxquelles l'Agence doit se conformer aux termes de la LCEE 2012.

#### Contexte

Le 26 février 2015, la *Loi sur la sûreté et la sécurité en matière énergétique* (projet de loi C-22) a reçu la sanction royale. Cette loi a été adoptée afin de moderniser le régime de sécurité dans les industries de l'énergie extracôtière et nucléaire au Canada, d'établir une réglementation de premier ordre, d'accroître la sécurité et de mieux protéger l'environnement. Elle modifie les régimes de responsabilité civile du Canada pour l'industrie des hydrocarbures extracôtiers ainsi que pour l'industrie de l'énergie nucléaire.

Bien que la plupart des dispositions de la *Loi sur la sûreté et la sécurité en matière énergétique* ne soient pas liées aux évaluations environnementales fédérales, certaines d'entre elles modifient la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers* et la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve-et-Labrador* (appelées collectivement les Lois de mise en œuvre des accords), en vue de fournir à l'OCNEHE et à l'Office Canada — Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers (OCTNLHE) les outils et les pouvoirs nécessaires pour mener des évaluations environnementales en vertu de la LCEE 2012. Ces dispositions donnent

programs and to hold public hearings. The provisions also establish timelines for completing environmental assessments under CEAA 2012.

Environmental assessments under CEAA 2012 are conducted by a “responsible authority.” Currently, there are three responsible authorities: the National Energy Board (NEB) and the Canadian Nuclear Safety Commission (CNSC) for projects they regulate, and the Agency for all other projects. The *Regulations Designating Physical Activities* list the physical activities that are considered “designated projects” subject to CEAA 2012 and identify which responsible authority would be responsible for conducting an environmental assessment.

With respect to offshore oil and gas projects that are subject to CEAA 2012, the Agency is currently the responsible authority for projects in the two Atlantic offshore areas while the NEB is the responsible authority for projects elsewhere in Canada’s offshore (i.e. the North, the Gulf of St. Lawrence and the West Coast). Therefore, at present, for projects in the two Atlantic offshore areas, the Agency is responsible for conducting the environmental assessment under CEAA 2012, while the CNSOPB and the CNLOPB are responsible for regulating the project under the Accord Acts, which also includes the consideration of environmental factors. This situation is not consistent with the objectives of the Government of Canada’s Responsible Resource Development plan, which include reducing duplication as well as achieving more predictable and timely project reviews. In addition, it is not consistent with the regulatory responsibilities for offshore oil and gas projects in other parts of Canada, where the NEB is responsible for both the CEAA 2012 environmental assessment and the regulation of the project.

Federal authorities that perform regulatory functions and that have the authority to hold public hearings can be responsible authorities under paragraph 15(c) of CEAA 2012 if they are prescribed in regulations. Authorities so prescribed then become responsible for ensuring the environmental assessment requirements of CEAA 2012 are met through their own regulatory review processes.

By providing the CNSOPB and the CNLOPB with the necessary tools and authorities to enable them to conduct environmental assessments under CEAA 2012, the *Energy Safety and Security Act* outlined the intent to make them responsible authorities under CEAA 2012. Given this intent to make both the CNSOPB and the CNLOPB responsible authorities under CEAA 2012 for the offshore oil and gas projects that they regulate, the federal government entered into discussions about how implementation would occur. At this time, while the CNLOPB is not yet in a position to assume this role, the CNSOPB is ready to proceed.

## Objectives

The objective of the proposed *Federal Authority as a Responsible Authority for Designated Projects Regulations* (the proposed Regulations) is to reduce duplication and streamline the regulatory process for offshore oil and gas projects in the Canada-Nova Scotia offshore region, consistent with the Government’s plan for Responsible Resource Development.

notamment à l’OCNEHE et à l’OCTNLHE le pouvoir d’établir des programmes d’aide financière aux participants et de tenir des audiences publiques. Les dispositions établissent aussi des délais pour la réalisation d’évaluations environnementales en vertu de la LCEE 2012.

Les évaluations environnementales en vertu de la LCEE 2012 sont menées par une « autorité responsable ». Il existe actuellement trois autorités responsables : l’Office national de l’énergie (ONÉ) et la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN) pour les projets qu’ils réglementent, et l’Agence pour tous les autres projets. Le *Règlement désignant les activités concrètes* énumère les activités concrètes qui sont considérées comme des « projets désignés » assujettis à la LCEE 2012 et indique l’autorité fédérale qui serait chargée de réaliser une évaluation environnementale.

En ce qui concerne les projets pétrolier et gazier extracôtiers qui sont assujettis à la LCEE 2012, l’Agence est actuellement l’autorité responsable des projets dans les deux zones extracôticières de l’Atlantique, tandis que l’Office national de l’énergie est l’autorité responsable des projets dans les autres zones extracôticières du Canada (c’est-à-dire le Nord, le golfe du Saint-Laurent et la côte Ouest). Par conséquent, pour les projets dans les deux zones extracôticières de l’Atlantique, l’Agence est chargée de réaliser l’évaluation environnementale en vertu de la LCEE 2012, tandis que l’OCNEHE et l’OCTNLHE sont responsables de la réglementation du projet en vertu des Lois de mise en œuvre des accords, y compris la prise en compte des facteurs environnementaux. Cette situation n’est pas conforme aux objectifs du plan de Développement responsable des ressources du gouvernement du Canada, qui visent notamment à réduire les chevauchements ainsi qu’à améliorer la prévisibilité et la rapidité des examens de projet. Elle n’est pas non plus conforme aux responsabilités réglementaires pour les projets pétrolier et gazier extracôtiers dans les autres régions du Canada, où l’Office national de l’énergie est responsable à la fois de l’évaluation environnementale en vertu de la LCEE 2012 et de la réglementation des projets.

Des autorités fédérales exerçant des fonctions de réglementation et pouvant tenir des audiences publiques peuvent être désignées comme des autorités responsables en vertu de l’alinéa 15c) de la LCEE 2012 si elles sont prévues par règlement. Ces autorités sont chargées de veiller à ce que les exigences de la LCEE 2012 en matière d’évaluation environnementale sont respectées au moyen de leur propre processus d’examen réglementaire.

En fournissant à l’OCNEHE et à l’OCTNLHE les outils et les pouvoirs nécessaires leur permettant de réaliser des évaluations environnementales aux termes de la LCEE 2012, la *Loi sur la sûreté et la sécurité en matière énergétique* a présenté l’intention d’en faire des autorités responsables en vertu de la LCEE 2012. Étant donné l’objectif de faire de l’OCNEHE et de l’OCTNLHE des autorités responsables en vertu de la LCEE 2012 pour les projets pétrolier et gazier extracôtiers qu’ils réglementent, le gouvernement fédéral a entamé des discussions sur la mise en œuvre de ces changements. En ce moment, l’OCTNLHE n’est pas encore en mesure d’assumer ce rôle, tandis que l’OCNEHE est prêt.

## Objectifs

L’objectif du projet de *Règlement prévoyant une autorité fédérale à titre d’autorité responsable à l’égard de projets désignés* (le projet de règlement) consiste à réduire le dédoublement et à simplifier le processus réglementaire pour les projets pétrolier et gazier extracôtiers dans la région extracôticière Canada — Nouvelle-Écosse, conformément au Plan de développement responsable des ressources du gouvernement.

## Description

The proposed Regulations would prescribe the CNSOPB, which, under paragraph 15(c) of CEAA 2012, would then become a responsible authority with respect to designated projects that are subject to an environmental assessment.

### “One-for-One” Rule

Currently, proponents of offshore oil and gas projects that are regulated by the CNSOPB and that are also designated projects subject to CEAA 2012 are required to submit a project description to the Agency under CEAA 2012. This project description supports a determination by the Agency of whether an environmental assessment is required. This requirement only applies when the Agency is the responsible authority. The proposed Regulations would eliminate this requirement for projects for which the CNSOPB would be the responsible authority, and would therefore avoid the time spent by proponents submitting these documents. The proposed Regulations therefore trigger the “One-for-One” Rule and would result in a reduction of annualized administrative burden costs (an “OUT”) of \$391, or \$130 per affected business.<sup>1</sup>

The Agency assumes that three companies would no longer be required to submit a project description to the Agency over the 10-year period of analysis, resulting in one fewer submission every 3 years. All companies would avoid upfront costs associated with becoming familiar with information obligations, and other costs for each submission as follows:

- One hour for upfront familiarization with information obligations by natural and applied sciences staff (\$41.59 per hour);
- Four hours for returning and reporting or submitting information by administrative support staff (\$28.86 per hour);
- Thirty hours for information retrieval by natural and applied sciences staff (\$41.59 per hour); and
- Five hours for authorizations by senior management (\$59.80 per hour).<sup>2</sup>

The estimate of submission frequency was based on the number of projects in the past, and information from industry experts regarding the expected level of future offshore oil and gas development activity in the Atlantic region. Administrative activity assumptions were based on consultations with Agency staff with professional knowledge and experience related to the preparation of project description documents.

### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal as there are no costs for small business.

### Consultation

Prior to publication in the *Canada Gazette*, Part I, there was no formal consultation specifically on this regulatory proposal.

<sup>1</sup> Administrative burden costs were calculated using the Treasury Board of Canada Secretariat Regulatory Cost Calculator tool, which uses a 10-year forecast period and a discount rate of 7%. Estimates are presented in 2012 Canadian dollars.

<sup>2</sup> The hourly rates are those included in the Treasury Board of Canada Secretariat Regulatory Cost Calculator tool, which are based on Statistics Canada data from Table 282-0070, compiled from the Labour Force Survey.

## Description

Le projet de règlement prescrirait l'OCNEHE, qui, aux termes de l'alinéa 15(c) de la LCEE 2012, deviendrait ensuite une autorité responsable à l'égard des projets désignés faisant l'objet d'une évaluation environnementale.

### Règle du « un pour un »

À l'heure actuelle, les promoteurs des projets pétrolier et gazier extracôtiers qui sont réglementés par l'OCNEHE et qui sont également des projets désignés assujettis à la LCEE 2012 sont tenus de soumettre une description de projet à l'Agence en vertu de la LCEE 2012. Cette description de projet appuie la décision de l'Agence quant à la nécessité de mener une évaluation environnementale. Cette exigence s'applique seulement lorsque l'Agence est l'autorité responsable. Le projet de règlement retirerait cette exigence dans le cas des projets pour lesquels l'OCNEHE serait l'autorité responsable, et permettrait d'éviter aux promoteurs de consacrer du temps pour soumettre ces documents. Par conséquent, le projet de règlement donnerait lieu à l'application de la règle du « un pour un » et entraînerait une réduction des coûts du fardeau administratif annualisés (une « SUPPRESSION ») de 391 \$, ou de 130 \$ par entreprise touchée<sup>1</sup>.

L'Agence estime que trois entreprises ne seraient plus tenues de soumettre une description de projet à l'Agence au cours de la période d'analyse de 10 ans, ce qui entraînerait une soumission de moins tous les 3 ans. Toutes les entreprises pourraient éviter les coûts initiaux associés à la familiarisation avec les renseignements requis, ainsi que d'autres coûts liés à chaque soumission, et ce, de la manière suivante :

- Une heure pour la familiarisation initiale avec les renseignements requis par le personnel des sciences naturelles et appliquées (41,59 \$ l'heure);
- Quatre heures pour le renvoi et la déclaration ou la soumission de renseignements par le personnel de soutien administratif (28,86 \$ l'heure);
- Trente heures pour la récupération de renseignements par le personnel des sciences naturelles et appliquées (41,59 \$ l'heure);
- Cinq heures pour les autorisations par la haute direction (59,80 \$ l'heure)<sup>2</sup>.

L'estimation de la fréquence de soumission a été basée sur le nombre de projets par le passé et sur les renseignements fournis par les experts de l'industrie concernant le niveau prévu d'activités futures de développement pétrolier et gazier extracôtier dans la région de l'Atlantique. Les hypothèses relatives à l'activité administrative sont basées sur des consultations auprès du personnel de l'Agence ayant de l'expérience et des connaissances professionnelles relativement à la préparation des descriptions de projet.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette proposition, car les petites entreprises n'assument aucun coût.

### Consultation

Avant la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, aucune consultation officielle propre à ce projet de réglementation

<sup>1</sup> Les coûts du fardeau administratif ont été calculés à l'aide du calculateur des coûts réglementaires du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, qui s'appuie sur une période de prévisions de 10 ans et sur un taux d'actualisation de 7 %. Les estimations sont présentées en dollars canadiens de 2012.

<sup>2</sup> Les taux horaires sont ceux qui sont inclus dans le calculateur des coûts réglementaires du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Ces taux sont fondés sur les données de Statistique Canada provenant du tableau 282-0070 tirées de l'Enquête sur la population active.



However, the intent to make the CNSOPB a responsible authority under CEAA 2012 was outlined in the *Energy Safety and Security Act*, which includes provisions to provide the CNSOPB with the necessary tools and authorities to be made a responsible authority under CEAA 2012. The *Energy Safety and Security Act* was subject to the Parliamentary review process, and no concerns were raised about the CNSOPB becoming a responsible authority under CEAA 2012.

In the spring of 2013, during consultations on proposed amendments to the *Regulations Designating Physical Activities*, the oil and gas industry associations, the CNSOPB, and the Province of Nova Scotia provided comments on those proposed amendments and also indicated that they would like to see the CNSOPB made a responsible authority under CEAA 2012. They indicated that the CNSOPB and the CNLOPB, as regulators of the offshore industry in the Atlantic, would be best placed to conduct the environmental assessments under CEAA 2012 since they have more technical expertise in offshore oil and gas projects than the Agency. They indicated that this would reduce duplication and regulatory overlap between the CEAA 2012 process and the CNSOPB regulatory processes.

In the fall of 2014, the Assembly of First Nations Chiefs in New Brunswick (AFNCNB) wrote to the CNSOPB and the CNLOPB to express concerns with the proposal to make them both responsible authorities. The AFNCNB indicated concern that the rights of the New Brunswick First Nations members would be compromised with the changes to Canada's offshore oil and gas regime. They are concerned that they will not be represented in the same manner by the CNSOPB and the CNLOPB as they are by the Agency, particularly with respect to the ability of the Agency to provide participant funding that will allow the AFNCNB to participate in the engagement process.

In January 2015, the Mi'kmaq Rights Initiative, or Kwilnu'kw Maw-klusuaqn Negotiation Office (KMKNO), wrote to the CNSOPB regarding the duty to consult on proposed offshore oil and gas exploration and development activities. The KMKNO indicated that they would like to work with the CNSOPB to develop a process to ensure that the duty to consult is met.

With respect to the concerns of these Aboriginal groups, Natural Resources Canada is working with the CNSOPB and the Government of Nova Scotia to ensure that the Crown's duty to consult with Aboriginal groups is fulfilled, as appropriate, for offshore oil and gas activities that fall under the regulatory jurisdiction of the CNSOPB.

As a responsible authority, the CNSOPB would be required to ensure that the environmental assessments it conducts under CEAA 2012 meet all of the requirements of that legislation, including providing opportunities for public participation and establishing a participant funding program.

### Rationale

If an offshore oil and gas project in the Canada-Nova Scotia offshore area is subject to an environmental assessment under CEAA 2012, the assessment will examine the effects of the project in areas of federal jurisdiction. Separately, the CNSOPB is also required to consider environmental factors during its regulatory review of those projects. For example, factors such as the effects of the project on fish, fish habitat, migratory birds, and water quality may be considered in both processes, resulting in duplication.

n'a été menée. Cependant, l'objectif visant à faire de l'OCNEHE une autorité responsable en vertu de la LCEE 2012 a été signalé dans la *Loi sur la sûreté et la sécurité en matière énergétique*, qui comprend des dispositions afin de fournir à l'OCNEHE les outils et les pouvoirs nécessaires pour qu'il devienne une autorité responsable en vertu de la LCEE 2012. La *Loi sur la sûreté et la sécurité en matière énergétique* a été assujettie au processus d'examen parlementaire et aucune préoccupation concernant le fait que l'OCNEHE devienne une autorité responsable en vertu de la LCEE 2012 n'a été soulevée.

Au printemps 2013, dans le cadre des consultations sur les modifications proposées au *Règlement désignant les activités concrètes*, les associations de l'industrie pétrolière et gazière, l'OCNEHE, ainsi que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse ont formulé des commentaires sur les modifications proposées et ont aussi indiqué qu'ils souhaiteraient voir l'OCNEHE devenir une autorité responsable en vertu de la LCEE 2012. Ils ont indiqué que l'OCNEHE et l'OCTNLHE, en tant qu'organismes de réglementation pour l'industrie extracôtière dans l'Atlantique, seraient les mieux placés pour mener les évaluations environnementales en vertu de la LCEE 2012, car ils ont une plus grande expertise technique des projets pétrolier et gazier extracôtiers que l'Agence. Ils ont indiqué que cela permettrait de réduire les dédoublements et les chevauchements réglementaires entre le processus relevant de la LCEE 2012 et les processus réglementaires relevant de l'OCNEHE.

À l'automne 2014, l'Assemblée des Chefs des Premières Nations du Nouveau-Brunswick (l'Assemblée) a écrit à l'OCNEHE et à l'OCTNLHE pour exprimer des préoccupations concernant la proposition visant à en faire des autorités responsables. L'Assemblée s'inquiétait que les droits des membres des Premières Nations du Nouveau-Brunswick soient compromis par les changements au régime d'exploitation extracôtière du pétrole et du gaz au Canada. Elle craint de ne pas être représentée de la même façon par l'OCNEHE et l'OCTNLHE que par l'Agence, particulièrement en ce qui concerne la capacité de l'Agence à fournir aux participants une aide financière qui permettra à l'Assemblée de participer au processus de mobilisation.

En janvier 2015, le Bureau de négociation Kwilnu'kw Maw-klusuaqn (initiative sur les droits des Mi'kmaq) a écrit à l'OCNEHE concernant l'obligation de consulter au sujet des activités proposées d'exploration et d'exploitation extracôtiers du pétrole et du gaz. Le Bureau a indiqué vouloir collaborer avec l'OCNEHE pour établir un processus visant à assurer le respect de l'obligation de consulter.

Relativement aux préoccupations de ces groupes autochtones, Ressources naturelles Canada travaille avec l'OCNEHE et le gouvernement de la Nouvelle-Écosse pour assurer le respect de l'obligation de la Couronne de consulter les groupes autochtones, s'il y a lieu, concernant les activités pétrolières et gazières extracôtiers qui relèvent des compétences réglementaires de l'OCNEHE.

En tant qu'autorité responsable, l'OCNEHE devra s'assurer que les évaluations environnementales qu'il mène en vertu de la LCEE 2012 répondent à toutes les exigences de cette loi, notamment offrir au public la possibilité de participer et établir un programme d'aide financière aux participants.

### Justification

Si un projet d'exploitation extracôtière du pétrole et du gaz dans la zone extracôtière Canada — Nouvelle-Écosse est assujéti à une évaluation environnementale en vertu de la LCEE 2012, l'évaluation examinera les effets du projet dans les domaines de compétence fédérale. De son côté, l'OCNEHE doit également tenir compte des facteurs environnementaux dans le cadre de son examen réglementaire pour ces projets. Par exemple, les facteurs comme les effets du projet sur le poisson, l'habitat du poisson, les

Making the CNSOPB the responsible authority for the offshore oil and gas projects that it regulates would reduce the regulatory overlap and duplication that currently exist by allowing the environmental assessment requirements of CEAA 2012 and the regulatory review requirements under the Accord Acts to be met by one regulator through a single process. Making the CNSOPB the responsible authority will not change which projects are subject to CEAA 2012.

The CNSOPB is well placed to conduct environmental assessments of offshore oil and gas projects in the Canada-Nova Scotia offshore area. It has the relevant technical expertise, experience in conducting environmental assessments of these types of projects under the former *Canadian Environmental Assessment Act*, and experience in reviewing the environmental impacts of offshore oil and gas activities under the Accord Acts.

Making the CNSOPB a responsible authority would also address the regulatory difference that currently exists between oil and gas projects in the Atlantic offshore areas and those elsewhere in Canada's offshore areas, where the primary regulator of offshore oil and gas activities is also the responsible authority under CEAA 2012.

Ensuring that the best-placed regulator is responsible for meeting the requirements of CEAA 2012 through a single review process supports the Government's Responsible Resource Development plan by providing a more stable and predictable regulatory environment. This, in turn, would provide project proponents with more certainty in the course of project planning and other stakeholders with a clear point of contact through the regulatory review process.

### Implementation, enforcement and service standards

With the coming into force of the relevant provisions of the *Energy Safety and Security Act*, the CNSOPB will have the necessary tools and authority to be able to conduct environmental assessments under CEAA 2012.

The CNSOPB will put in place the necessary programs and procedures for it to act as a responsible authority under CEAA 2012, such as a participant funding program. With these programs and procedures in place, the proposed Regulations could be brought into force. At the same time, amendments to the *Regulations Designating Physical Activities* would be made to indicate that the CNSOPB is the responsible authority for prescribed offshore oil and gas activities when they are regulated by the CNSOPB.

As a responsible authority under CEAA 2012, the CNSOPB would be responsible for ensuring that the requirements of CEAA 2012 are met in accordance with the time limits established in the legislation. It would also be required to issue the environmental assessment decision statement that would identify conditions, including required mitigation measures and follow-up program requirements. The CNSOPB would be responsible for the compliance and enforcement of the decision statement conditions.

oiseaux migrateurs et la qualité de l'eau peuvent être pris en compte dans les deux processus, ce qui entraîne un dédoublement.

Si l'OCNEHE devient l'autorité responsable des projets pétrolier et gazier extracôtiers qu'il réglemente, il y aurait une réduction des chevauchements et des dédoublements qui existent, car cela permettrait l'atteinte des exigences des évaluations environnementales en vertu de la LCEE 2012 et des exigences des examens réglementaires en vertu des Lois de mise en œuvre des accords par un seul organisme de réglementation au moyen d'un processus unique. Le fait que l'OCNEHE devienne l'autorité responsable ne changera pas quels projets sont assujettis à la LCEE 2012.

L'OCNEHE est bien placé pour mener des évaluations environnementales des projets pétrolier et gazier extracôtiers dans la zone extracôtière Canada — Nouvelle-Écosse. Il possède l'expertise technique pertinente, l'expérience de la réalisation d'évaluations environnementales de ces types de projets en vertu de l'ancienne *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, ainsi que l'expérience de l'examen des impacts environnementaux des activités pétrolière et gazière extracôtières en vertu des Lois de mise en œuvre des accords.

Si l'OCNEHE devient une autorité responsable, cela tiendrait aussi compte des différences dans les processus réglementaires qui existent actuellement entre les projets pétroliers et gaziers dans les zones extracôtières de l'Atlantique et ceux dans les autres zones extracôtières du Canada, où l'organisme de réglementation principal des activités pétrolière et gazière extracôtières est aussi l'autorité responsable en vertu de la LCEE 2012.

Le fait de veiller à ce que l'organisme de réglementation le mieux placé soit responsable du respect des exigences de la LCEE 2012 au moyen d'un processus d'examen unique appuie le plan de Développement responsable des ressources du gouvernement du Canada, car cela instaure un environnement réglementaire plus stable et plus prévisible. Cela permettrait donc d'offrir aux promoteurs de projet une plus grande certitude au cours de la planification du projet, et les autres intervenants auraient un point de contact clairement établi durant le processus d'examen réglementaire.

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

Avec l'entrée en vigueur des dispositions pertinentes de la *Loi sur la sûreté et la sécurité en matière énergétique*, l'OCNEHE aura les outils et le pouvoir nécessaires pour mener des évaluations environnementales en vertu de la LCEE 2012.

L'OCNEHE mettra en place les programmes et les procédures nécessaires pour agir en tant qu'autorité responsable en vertu de la LCEE 2012, y compris un programme d'aide financière aux participants. Grâce à la mise en place de ces programmes et de ces procédures, le projet de règlement pourra entrer en vigueur. Au même moment, des modifications au *Règlement désignant les activités concrètes* seraient apportées pour indiquer que l'OCNEHE est l'autorité responsable pour les activités pétrolière et gazière extracôtières prescrites lorsque celles-ci sont réglementées par l'OCNEHE.

En tant qu'autorité responsable en vertu de la LCEE 2012, l'OCNEHE serait chargé de s'assurer que les exigences de la LCEE 2012 sont respectées conformément aux délais établis dans la réglementation. Il serait aussi tenu de faire les déclarations concernant l'évaluation environnementale qui identifieraient les conditions, y compris les exigences en matière de mesures d'atténuation et de programme de suivi. L'OCNEHE assumerait les responsabilités liées à la conformité et au contrôle d'application des conditions des déclarations.

**Contact**

John McCauley  
 Director  
 Legislative and Regulatory Affairs Division  
 Canadian Environmental Assessment Agency  
 160 Elgin Street, 22nd Floor  
 Ottawa, Ontario  
 K1A 0H3  
 Telephone: 613-948-1785  
 Fax: 613-957-0897  
 Email: Regulations@ceaa-acee.gc.ca

**Personne-ressource**

John McCauley  
 Directeur  
 Direction des affaires législatives et réglementaires  
 Agence canadienne d'évaluation environnementale  
 160, rue Elgin, 22<sup>e</sup> étage  
 Ottawa (Ontario)  
 K1A 0H3  
 Téléphone : 613-948-1785  
 Télécopieur : 613-957-0897  
 Courriel : règlements@acee-ceaa.gc.ca

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to paragraph 83(b) of the *Canadian Environmental Assessment Act, 2012*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *Federal Authority as a Responsible Authority for Designated Projects 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 sent to John McCauley, Director, Legislative and Regulatory Affairs Division, Canadian Environmental Assessment Agency, 160 Elgin Street, 22nd Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H3 (tel.: 613-948-1785; fax: 613-957-0897; email: Regulations@ceaa-acee.gc.ca).

Ottawa, June 18, 2015

JURICA ČAPKUN  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

**FEDERAL AUTHORITY AS A RESPONSIBLE  
 AUTHORITY FOR DESIGNATED  
 PROJECTS REGULATIONS**

Federal  
 authority

1. For the purposes of paragraph 15(c) of the *Canadian Environmental Assessment Act, 2012*, the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board is the prescribed federal authority.

Registration

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

[26-1-o]

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'alinéa 83b) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*<sup>a</sup>, se propose de prendre le *Règlement prévoyant une autorité fédérale à titre d'autorité responsable à l'égard de projets désignés*, 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 John McCauley, directeur, Direction des affaires législatives et réglementaires, Agence canadienne d'évaluation environnementale, 160, rue Elgin, 22<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H3 (tél. : 613-948-1785; téléc. : 613-957-0897; courriel : règlements@acee-ceaa.gc.ca).

Ottawa, le 18 juin 2015

*Le greffier adjoint du Conseil privé*  
 JURICA ČAPKUN

**RÈGLEMENT PRÉVOYANT UNE AUTORITÉ  
 FÉDÉRALE À TITRE D'AUTORITÉ  
 RESPONSABLE À L'ÉGARD DE  
 PROJETS DÉSIGNÉS**

1. Pour l'application de l'alinéa 15c) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*, l'autorité fédérale est l'Office Canada — Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers.

Autorité  
 fédérale

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

Entrée en  
 vigueur

[26-1-o]

<sup>a</sup> S.C. 2012, c. 19, s. 52

<sup>a</sup> L.C. 2012, ch. 19, art. 52

## Hecate Strait and Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs Marine Protected Areas Regulations

### Statutory authority

*Oceans Act*

### Sponsoring department

Department of Fisheries and Oceans

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Executive summary

**Issues:** The hexactinellid (glass) sponge reefs, located between Haida Gwaii and the mainland of British Columbia in the Hecate Strait and Queen Charlotte Sound, are considered to be the only living example of the large glass sponge reefs that were abundant in the Jurassic Period. The reefs are made up of large colonies of glass sponges and are estimated to be 9 000 years old. They discontinuously cover an area of about 1 000 km<sup>2</sup>. The slow growth and fragility of these sponges make the reefs particularly vulnerable to damage and disturbance since recovery may take tens to several hundreds of years. Due to the highly sensitive nature and structure of the reefs, human activities in and around the reefs could pose a risk to the structural habitat, biological diversity and ecosystem function of the reefs. Designating a Marine Protected Area (MPA) under the *Oceans Act* to conserve and protect the reefs would provide the regulatory mechanism to prohibit those human activities that are not compatible with the conservation objective of the MPA (i.e. the conservation and protection of the biological diversity, structural habitat, and ecosystem function of the glass sponge reefs).

**Description:** The *Hecate Strait and Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs Marine Protected Areas Regulations* (the proposed Regulations), under the *Oceans Act*, would designate four sponge reefs collectively as a Marine Protected Area (MPA). The proposed Regulations would set out general prohibitions to protect the reefs while allowing exceptions for specific activities that do not compromise the MPA conservation objective.

The MPA would comprise three spatially distinct components to encompass the northern reef, the two central reefs, and the southern reef. Each component would have three management zones: a core protection zone (CPZ), an adaptive management zone (AMZ) and a vertical adaptive management zone (VAMZ). Together, the establishment of these zones, and the associated prohibitions, would provide for the conservation and protection of the biological diversity, structural habitat and ecosystem

## Règlement sur les zones de protection marine des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte

### Fondement législatif

*Loi sur les océans*

### Ministère responsable

Ministère des Pêches et des Océans

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

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

#### Résumé

**Enjeux :** Les récifs d'éponges hexactinellides (siliceuses) situés entre Haida Gwaii et la partie continentale de la Colombie-Britannique, dans le détroit d'Hécate et le bassin de la Reine-Charlotte, sont considérés comme le seul exemple vivant des importants récifs d'éponges siliceuses qui abondaient à la période jurassique. Les récifs sont constitués de grandes colonies d'éponges siliceuses et l'on estime qu'ils ont près de 9 000 ans. Ils couvrent une zone discontinue d'une superficie totale d'environ 1 000 km<sup>2</sup>. La croissance lente et la fragilité de ces éponges rendent les récifs particulièrement vulnérables aux dommages et à la perturbation, car leur rétablissement peut prendre des dizaines à plusieurs centaines d'années. En raison de la structure et de la nature très vulnérable des récifs, les activités humaines dans les récifs et à proximité de ceux-ci peuvent présenter un risque pour l'habitat structurel, la biodiversité et la fonction écosystémique des récifs. La désignation d'une zone de protection marine (ZPM) en vertu de la *Loi sur les océans* pour protéger et conserver les récifs offrirait un mécanisme réglementaire d'interdiction des activités humaines incompatibles avec l'objectif de conservation de la ZPM (soit la conservation et la protection de la diversité biologique, de l'habitat structurel et de la fonction écosystémique des récifs d'éponges siliceuses).

**Description :** Le *Règlement sur les zones de protection marines des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte* (le règlement proposé), en vertu de la *Loi sur les océans*, désignerait quatre récifs d'éponges comme une seule zone de protection marine (ZPM). Le règlement proposé établirait les interdictions générales visant à protéger les récifs tout en permettant des exceptions pour des activités précises qui ne compromettent pas l'objectif de conservation de la ZPM.

La ZPM serait constituée de trois éléments distincts sur le plan spatial afin d'englober le récif nord, les deux récifs centraux et le récif sud. Chaque élément serait divisé en trois zones de gestion, à savoir une zone de protection centrale (ZPC), une zone de gestion adaptative (ZGA) et une zone verticale de gestion adaptative (ZVGA). Ensemble, l'établissement de ces trois zones et les interdictions qui y sont associées préserveraient et protégeraient la diversité biologique, l'habitat structurel et la

function of the glass sponge reefs through the management of human activities.

**Cost-benefit statement:** Designating the MPA would benefit Canadians through the safeguarding of a globally unique biological phenomenon that is known to provide habitat to numerous aquatic species, including those of commercial value. Protection of the reefs as an MPA is consistent with the Government of Canada's priority for responsible resource development. MPAs have been demonstrated to function as both a refuge and a source of commercially and socially valuable marine species, and, when used to complement other ecosystem-based management approaches, can serve to maintain and even enhance economic opportunities, such as fishing and tourism.

Costs related to the designation of the MPA would be associated with displacement of fishing from the CPZ and the implementation of compliance measures within the AMZ and the VAMZ. Costs are not anticipated to significantly affect the fishing industry's ability to function in the vicinity and generate revenue.

While most of these benefits are qualitative and non-monetary, it is considered that the benefits generated through MPA designation would greatly outweigh its costs, due to the ability of industry to absorb the relatively small direct impacts identified for the MPA.

**“One-for-One” Rule and small business lens:** Neither the “One-for-One” Rule nor the small business lens applies to this regulatory proposal. No new administrative burden is expected as a result of the creation of these new MPA regulations, and the expected incremental costs to industry are well below the \$1 million threshold that would trigger application of the small business lens.

**Domestic and international coordination and cooperation:** Designating these areas as an MPA would contribute to the fulfilment of Canada's objectives under *Canada's Oceans Strategy*, Fisheries and Oceans Canada's Sustainable Fisheries Framework, the Federal Sustainable Development Strategy, *Canada's Federal Marine Protected Areas Strategy*, the *National Framework for Canada's Network of Marine Protected Areas*, and the *Pacific Region Cold-Water Coral and Sponge Conservation Strategy 2010–2015*. Designating this MPA will further demonstrate Canada's resolve to fulfill its international targets under the World Summit on Sustainable Development (2002), the G8 Marine Environment and Tanker Safety Action Plan (2003), the Durban Action Plan developed at the Fifth World Parks Congress (2003), the Convention on Biological Diversity's 2004 *Programme of Work on Protected Areas*, the Conference of the Parties to the Convention on Biological Diversity (2006), the 4th International Union for Conservation of Nature World Conservation Congress (2008), and the Conference of the Parties to the Convention on Biological Diversity (2010), as well as United Nations resolutions calling for the protection of vulnerable marine ecosystems.

## Background

### Discovery

The Geological Survey of Canada discovered the Hecate Strait and Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs in the late 1980s.

fonction écosystémique des récifs d'éponges siliceuses par la gestion des activités anthropiques.

**Énoncé des coûts et avantages :** La désignation de la ZPM serait avantageuse pour les Canadiens, puisqu'elle protégerait un phénomène biologique unique au monde, connu pour servir d'habitat à de nombreuses espèces aquatiques, y compris des espèces d'importance commerciale. La protection des récifs dans le cadre d'une ZPM est en accord avec la priorité de développement responsable des ressources adoptée par le gouvernement du Canada. Il est démontré que les ZPM servent de refuge pour des espèces marines importantes sur les plans commercial et social et d'une source de celles-ci, et que, en tant que compléments à d'autres méthodes de gestion écosystémique, elles sont susceptibles de servir à maintenir, voire à accroître les possibilités économiques, telles que la pêche et le tourisme.

Les coûts liés à la désignation de la ZPM seraient associés au déplacement de la pêche depuis la ZPC et à la mise en œuvre de mesures de conformité au sein de la ZGA et de la ZVGA. Les coûts ne devraient pas avoir une grande incidence sur la capacité de l'industrie de la pêche à fonctionner à proximité des zones et à générer des revenus.

Bien que la plupart de ces avantages soient qualitatifs et non financiers, on croit que les avantages découlant de la désignation de la ZPM en surpasseraient grandement les coûts, en raison de la capacité de l'industrie à absorber les impacts directs relativement faibles définis pour la ZPM.

**Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises :** La lentille des petites entreprises et la règle du « un pour un » ne s'appliquent pas à cette proposition réglementaire. Aucun nouveau fardeau administratif ne devrait découler de la création du règlement de cette nouvelle ZPM, et les coûts supplémentaires prévus pour l'industrie sont bien en deçà du seuil de un million de dollars qui rendrait applicable la lentille des petites entreprises.

**Coopération et coordination à l'échelle nationale et internationale :** La désignation de ces zones en tant que ZPM contribuerait à l'atteinte des objectifs du Canada en vertu de *La Stratégie sur les océans du Canada*, du Cadre pour la pêche durable de Pêches et Océans Canada, de la Stratégie fédérale de développement durable, de la *Stratégie fédérale sur les aires marines protégées*, du *Cadre national pour le réseau d'aires marines protégées du Canada* et du *Plan de conservation pour les coraux et les éponges d'eau froide de la Région du Pacifique 2010-2015*. La désignation de cette ZPM démontrerait également la résolution du Canada à atteindre ses objectifs internationaux adoptés en application du Sommet mondial sur le développement durable (2002), du Plan d'action du G8 sur l'environnement marin et la sécurité maritime (2003), du Plan d'action de Durban élaboré lors du Cinquième Congrès mondial sur les parcs (2003), du *Programme de Travail sur les Aires Protégées* de la Convention sur la diversité biologique (2004), de la Conférence des Parties à la Convention sur la biodiversité biologique (2006), du 4<sup>e</sup> Congrès mondial de la conservation de l'Union internationale pour la conservation de la nature (2008), et de la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique (2010), de même que les résolutions des Nations Unies exigeant la protection des écosystèmes marins vulnérables.

## Contexte

### Découverte

La Commission géologique du Canada a découvert les récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la

The reefs discontinuously cover an area of over 1 000 km<sup>2</sup> and are found in an area of relatively undisturbed seafloor at 140–240 m depths. Prior to their discovery, reefs of this size were thought to be extinct. These reefs are therefore considered to be globally unique.

#### Ecological significance

The sponges impede the movement of and trap sediments from the moderate bottom currents that deliver suspended sediments and nutrients that contribute to reef growth and productivity. The ocean conditions necessary to allow such large reefs to develop are uncommon, and the fragility of the reefs make them susceptible to damage from human activity. With skeletons made of silica (i.e. glass), these sponges are very fragile and extremely susceptible to damage from physical contact stemming from human activity.

The sponge reefs provide refuge, habitat, and nursery grounds for aquatic species, including commercially important rockfish and other finfish and shellfish species. The sponge reefs also provide an important water filtration service. Physical damage to the sponges may kill individual sponges or other reef dwelling organisms. It may also destroy parts of the actual reefs and remove habitat that is used by other aquatic organisms. Increased sedimentation adjacent to the sponges beyond what occurs naturally could cause smothering and negatively impact the health and reproduction of the sponges, potentially leading to decreased water filtration or sponge death and compromising reef stability.

The reefs are ancient structures, with the base of the oldest sponge reef studied dated at approximately 9 000 years old. Each sponge may live for over 200 years, and the slow growth and vulnerability of the sponges suggests that recovery from damage may take tens to several hundreds of years.

The glass sponge reefs have been identified as an ecologically and biologically significant area (EBSA)<sup>1</sup> within the Pacific North Coast Integrated Management Area (PNCIMA) located in the marine waters off central and northern British Columbia.

#### Socio-economic significance

There is little human activity in and around the vicinity of the reefs, due to their remote location and depth. The primary use of these areas is by commercial fishers, notably for trapping prawn and shrimp, for bottom longline and bottom trawling for groundfish, and for midwater trawling for hake. The bottom trawl fishery has been excluded from direct contact with the reefs through fisheries closures under the *Fisheries Act* since 2002, and fishers had voluntarily stopped entering these areas two years prior to the closures. While prawn and shrimp trapping and bottom longline fishing continue to occur within the designated areas, the harvest obtained from these areas comprises less than 0.5% of the overall harvest of the above-mentioned fisheries. Midwater trawl occurs above the reef and, by its nature, is not intended to result in bottom contact. Crab trapping currently occurs adjacent to the reefs but not within the proposed MPA boundaries. However, effort by this fishery has increased significantly since 2010, and the sector has been invited

Reine-Charlotte vers la fin des années 1980. Les récifs couvrent une zone discontinue d'une superficie d'environ 1 000 km<sup>2</sup> et se trouvent dans une zone relativement intacte du fond marin, à 140-240 m de profondeur. Avant leur découverte, on croyait que les récifs de cette taille avaient disparu; c'est pourquoi ils sont considérés comme uniques au monde.

#### Importance écologique

Les éponges piègent et ralentissent le déplacement des sédiments provenant des courants de fond modérés qui apportent des éléments nutritifs et des sédiments qui contribuent à la croissance et à la productivité des récifs. Les conditions océaniques nécessaires au développement de si gros récifs sont rares, et la fragilité des récifs les rend vulnérables aux dommages découlant d'activités anthropiques. Avec leurs squelettes composés de silice (c'est-à-dire de verre), ces éponges sont très fragiles et très vulnérables aux dommages causés par un contact physique lors d'activités anthropiques.

Les récifs d'éponges servent de refuge, d'habitat et d'aires d'allevinage à des espèces aquatiques, notamment des espèces du genre *Sebastes* importantes sur le plan commercial ainsi que d'autres espèces de poissons à nageoires, de mollusques et de crustacés. Les récifs d'éponges assurent aussi une importante fonction de filtration de l'eau. Les dommages physiques occasionnés aux éponges peuvent tuer plusieurs éponges ou d'autres organismes benthiques vivant sur les récifs, détruire des parties des récifs eux-mêmes, et détruire un habitat utilisé par d'autres organismes aquatiques. Une sédimentation accrue (au-delà de celle qui se produit dans des conditions naturelles) tout près des éponges peut les étouffer et avoir un impact nocif sur la santé et la reproduction des éponges, voire mener à une diminution de la filtration de l'eau ou à la mort d'éponges, tout en compromettant la stabilité du récif.

Les récifs sont des structures anciennes : l'âge de la base du plus vieux récif d'éponges étudié a été estimé à environ 9 000 ans. Chaque éponge peut vivre pendant plus de 200 ans, et la croissance lente et la vulnérabilité des éponges laissent supposer que le rétablissement à la suite de dommages peut prendre entre des dizaines et plusieurs centaines d'années.

Les récifs d'éponges siliceuses ont été désignés en tant que zone d'importance écologique et biologique (ZIEB)<sup>1</sup> dans la zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique (ZGICNP), située dans les eaux marines du centre et du nord de la Colombie-Britannique.

#### Importance socio-économique

Compte tenu de l'emplacement éloigné et de la profondeur où se trouvent les récifs, peu d'activités anthropiques se déroulent sur les récifs et à proximité de ceux-ci. La principale utilisation de ces zones est associée aux pêches commerciales, et principalement à la pêche à la crevette au casier, à la pêche au poisson de fond à la palangre de fond et au chalut de fond, ainsi qu'à la pêche au merlu au chalut pélagique. Depuis 2002, des fermetures de la pêche en vertu de la *Loi sur les pêches* interdisent d'entrer en contact direct avec les récifs dans le cadre de la pêche au chalut de fond, et les pêcheurs avaient déjà volontairement cessé d'entrer dans ces zones deux ans auparavant. Bien que la pêche à la crevette au casier et à la palangre de fond continue d'être pratiquée dans ces zones, la récolte générée par ces pêches dans ces zones compte pour moins de 0,5 % du total des prises de ces pêches. La pêche au chalut pélagique est pratiquée au-dessus du récif et, par sa nature même, ne vise pas à entrer en contact avec le fond. Une pêche à crabe au

<sup>1</sup> Ecologically and biologically significant areas (EBSAs) are defined as ocean areas that are particularly important because of the functions that they serve in the ecosystem and/or because of their structural properties. Canadian Science Advisory Secretariat Ecosystem Science Report: [http://www.dfo-mpo.gc.ca/csas/Csas/status/2004/ESR2004\\_006\\_e.pdf](http://www.dfo-mpo.gc.ca/csas/Csas/status/2004/ESR2004_006_e.pdf).

<sup>1</sup> Les zones d'importance écologique et biologique (ZIEB) sont des aires marines particulièrement importante en raison de leurs fonctions écosystémiques ou de leur propriétés structurales. Rapport scientifique du Secrétariat canadien de consultation scientifique : [http://www.dfo-mpo.gc.ca/csas/Csas/etat/2004/ESR2004\\_006\\_f.pdf](http://www.dfo-mpo.gc.ca/csas/Csas/etat/2004/ESR2004_006_f.pdf).

to engage in discussions about proposed management measures to ensure compliance should its activities start to overlap into the proposed protected areas.

There is interest from certain companies to undertake both renewable and non-renewable energy projects within the boundaries of the proposed MPA, in particular the development of under-sea cable routes for energy transmission, or oil and gas tenures. There are currently no production activities underway for either the renewable or non-renewable energy sectors. The one company working to produce renewable energy (wind) is still in a developmental phase, and no offshore petroleum extraction is expected for the foreseeable future, given the presence of federal and provincial moratoria on offshore oil and gas production activities in British Columbia.

Currently there are no commercial marine tourism activities operating in the vicinity of the proposed MPA, and there is no expectation for new business opportunities in this sector in the next three to five years.

#### Proposal for MPA designation

In 2010, the Minister of Fisheries and Oceans officially identified the Hecate Strait and Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs as an Area of Interest (AOI) for possible MPA designation within the Pacific North Coast Integrated Management Area (PNCIMA). Designation would meet the direction provided by the *Pacific Region Cold-Water Coral and Sponge Conservation Strategy 2010–2015*, which identifies the use of MPAs as an effective and appropriate tool to protect corals and sponges in Pacific Canada.

Following the AOI announcement, Fisheries and Oceans Canada (the Department) undertook an analysis of the ecological, social, economic and cultural values in the area and an assessment of the pressures from human activities and their impact on the biological diversity, structural habitat and ecosystem function of the glass sponge reefs. The outcome of this analysis formed the basis of consultation with affected and interested stakeholders and partners and informed the development of the proposed Regulations. The proposed Regulations describe the MPA as three spatially distinct areas named the Northern Reef Marine Protected Area, the Central Reefs Marine Protected Area and the Southern Reef Marine Protected Area, which collectively cover approximately 2 410 km<sup>2</sup>. Within each proposed area are three management zones: a core protection zone (CPZ), an adaptive management zone (AMZ), and a vertical adaptive management zone (VAMZ). Together, the establishment of these zones and the associated prohibitions would provide for the conservation and protection of the biological diversity, structural habitat and ecosystem function of the glass sponge reefs. The proposed Regulations set out general prohibitions against the disturbance, damage, destruction or removal of living marine organisms or any parts of their habitats with exceptions for specific activities in specified zones that do not compromise the conservation objective identified for the MPA.

#### **Issues**

Glass sponges are very fragile and susceptible to damage from direct physical contact. Such damage may kill individual sponges or other reef-dwelling organisms and may destroy parts of the reef itself, thereby removing habitat that is used by other aquatic organisms. Increased sediments in the water column beyond what occurs naturally may cause smothering and negatively impact the viability

casier est pratiquée à l'heure actuelle près des récifs, mais non dans les limites de la ZPM proposée. Cependant, l'effort de cette pêche a considérablement augmenté depuis 2010 et le secteur a été invité à engager des discussions à propos des mesures de gestion proposées pour veiller à la conformité de ses activités si elles devaient chevaucher les zones de protection proposées.

Certaines entreprises ont montré leur intérêt pour le développement de projets d'énergie renouvelable et non renouvelable dans les limites de la ZPM proposée, en particulier pour l'installation de câbles sous-marins de transport d'énergie ou des concessions pétrolières et gazières. À l'heure actuelle, aucune activité de production n'est entreprise dans les secteurs d'énergie renouvelable et non renouvelable. La seule compagnie travaillant à produire de l'énergie renouvelable (vent) en est toujours à l'étape du développement, et l'on ne prévoit aucune extraction d'hydrocarbures extracôtiers dans un avenir prévisible, compte tenu des moratoires fédéral et provincial sur les activités d'exploitation pétrolière et gazière extracôtières en Colombie-Britannique.

Actuellement, aucune activité de tourisme maritime commercial n'a lieu à proximité de la ZPM proposée et l'on ne prévoit aucune nouvelle possibilité commerciale pour ce secteur dans les trois à cinq prochaines années.

#### Proposition pour la désignation de la ZPM

En 2010, la ministre des Pêches et des Océans a officiellement désigné les récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte en tant que site d'intérêt (SI) en vue de devenir une possible zone de protection marine (ZPM) faisant partie de la zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique (ZGICNP). La désignation respecterait l'orientation donnée par le *Plan de conservation pour les coraux et les éponges d'eau froide de la Région du Pacifique 2010–2015*, qui définit les ZPM comme étant un outil efficace et approprié pour protéger les coraux et les éponges dans la région canadienne du Pacifique.

Après l'annonce relative au SI, Pêches et Océans Canada (le Ministère) a entrepris une analyse des valeurs écologiques, sociales, économiques et culturelles au sein de la zone ainsi qu'une évaluation de la pression exercée par les activités anthropiques et leur impact sur la diversité biologique, l'habitat structurel et la fonction écosystémique des récifs d'éponges siliceuses. Les résultats de cette analyse ont formé la base de la consultation auprès des intervenants touchés et des intéressés, et ont éclairé l'élaboration du règlement proposé. Ce dernier décrit la ZPM en trois zones distinctes sur le plan spatial appelées la zone de protection marine du récif nord, la zone de protection marine des récifs centraux et la zone de protection marine du récif sud qui, réunies, couvrent environ 2 410 km<sup>2</sup>. Chacune des trois zones proposées est divisée en trois zones de gestion, à savoir une zone de protection centrale (ZPC), une zone de gestion adaptative (ZGA) et une zone verticale de gestion adaptative (ZVGA). Ensemble, l'établissement de ces trois zones et les interdictions qui y sont définies préserveraient et protégeraient la diversité biologique, l'habitat structurel et la fonction écosystémique des récifs d'éponges siliceuses. Le règlement proposé prévoit des interdictions générales contre la perturbation, l'endommagement, la destruction ou l'enlèvement des organismes marins vivants et de toute partie de leur habitat et inclut des exceptions pour des activités spécifiques dans des zones spécifiées qui ne compromettent pas l'objectif de conservation défini pour la ZPM.

#### **Enjeux**

Les éponges siliceuses sont très fragiles et vulnérables aux dommages causés par un contact physique direct. De tels dommages peuvent tuer des éponges ou d'autres organismes vivant sur le récif et détruire des parties du récif lui-même, détruisant par le fait même l'habitat utilisé par d'autres organismes aquatiques. Une sédimentation accrue dans la colonne d'eau (au-delà de celle qui se

of the sponges, leading to decreased water filtration or sponge death, and compromise reef stability. According to findings and research documented in reports by Fisheries and Oceans Canada's Canadian Science Advisory Secretariat and in external peer-reviewed literature, fishing with bottom-contacting gear has been identified as a key activity that can cause sponge damage.

The glass sponge reefs of Hecate Strait and Queen Charlotte Sound are at risk from the potential impacts of human activities that can cause mechanical damage or increased sedimentation beyond what occurs naturally. Activities that have been identified as having the potential to negatively impact the glass sponge reefs include commercial fishing by bottom trawl, midwater trawl, hook and line, and traps or pots; cable or pipe laying; and construction and development of seafloor structures for renewable or non-renewable energy development. Of these activities, only fishing by bottom trawl and non-renewable energy development are currently prohibited through a fishery closure under the *Fisheries Act* (in 2002) and federal and provincial oil and gas moratoria. The other activities are presently allowed to be carried out in the contemplated areas. Voluntary measures alone have proven to be insufficient for the protection of the glass sponge reefs. While federal and provincial moratoria currently exist in these areas regarding non-renewable energy development, there is no overarching framework in place to limit or mitigate the impacts of existing or emerging human activities.

The proposed Regulations would, subject to certain exceptions, prohibit

- carrying out any activity that disturbs, damages, destroys or removes any living marine organism or any part of its habitat or is likely to do so; or
- carrying out any scientific research or monitoring, or an educational activity, unless it is part of an activity plan that has been approved by the Minister.

The proposed Regulations target the long-term protection of this fragile, ecologically significant and globally unique ecosystem.

### Objectives

The proposed Hecate Strait and Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs MPA would be established based on an ecosystem-based management (EBM) approach for the PNCIMA, within which the reefs are located. EBM is an adaptive approach to managing human activities in a manner that ensures the coexistence of healthy, fully functioning ecosystems and human communities. Within the PNCIMA, the intent of EBM is to maintain spatial and temporal characteristics of ecosystems such that component species and ecological processes can be sustained, and human well-being supported and improved.

The MPA advisory committee agreed to work towards the following conservation objective and management approaches.

The conservation objective of the Hecate Strait and Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs Marine Protected Area is to conserve and protect the biological diversity, structural habitat and ecosystem function of the glass sponge reefs. This would be achieved through

- The management of human activities: Human activities in the MPA shall be managed to ensure that the biological diversity,

produit dans des conditions naturelles) peut étouffer les éponges et avoir un impact négatif sur leur viabilité, entraînant ainsi une diminution de la filtration de l'eau ou la mort d'éponges, tout en compromettant la stabilité du récif. D'après des découvertes et des recherches documentées dans des rapports du Secrétariat canadien de consultation scientifique de Pêches et Océans Canada ainsi que dans des publications externes revues par les pairs, la pêche au moyen d'engins qui entrent en contact avec le fond a été identifiée comme l'une des principales activités causant des dommages aux éponges.

Les récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte sont menacés par les impacts potentiels des activités anthropiques susceptibles de causer des dommages mécaniques ou d'entraîner une augmentation de la sédimentation au-delà de celle qui se produit dans des conditions naturelles. Les activités qui ont été définies comme susceptibles d'avoir un impact négatif sur les récifs d'éponges siliceuses comprennent notamment la pêche commerciale au chalut de fond, au chalut pélagique, à l'hameçon et à la ligne ainsi qu'au casier ou à la trappe, l'installation de câbles ou de tuyaux, de même que la construction et l'aménagement de structures sur le fond marin aux fins d'exploitation de l'énergie renouvelable et non renouvelable. De toutes les activités énumérées, seules la pêche au chalut et l'exploitation d'énergies non renouvelables sont interdites à l'heure actuelle par une fermeture de la pêche en vertu de la *Loi sur les pêches* (en 2002) et les moratoires fédéral et provincial sur les activités pétrolières et gazières. Les autres activités ne sont actuellement pas interdites dans les zones identifiées pour la ZPM. Les mesures volontaires seules ne suffisent pas à protéger les récifs d'éponges siliceuses. Bien que des moratoires fédéral et provincial soient en place pour interdire le développement de l'exploitation d'énergie non renouvelable dans ces zones, il n'existe aucun cadre pour limiter ou atténuer les impacts des activités anthropiques nouvelles ou actuelles.

Le règlement proposé interdirait, à quelques exceptions près, d'exercer :

- toute activité qui perturbe, endommage, détruit ou retire tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat ou qui risque de le faire;
- toute activité de recherche ou de suivi scientifiques ou toute activité éducative qui ne fait pas partie d'un plan d'activité approuvé par le ministre.

Le règlement proposé vise la protection à long terme de cet écosystème fragile, d'importance écologique et unique au monde.

### Objectifs

La ZPM proposée des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte serait établie en fonction d'une démarche de gestion écosystémique de la ZGICNP, dans laquelle se trouvent les récifs. La gestion écosystémique est une démarche adaptative servant à gérer les activités anthropiques de manière à assurer la coexistence saine et entièrement fonctionnelle des écosystèmes et des collectivités humaines. Dans la ZGICNP, le but de la gestion écosystémique est de maintenir les caractéristiques spatiales et temporelles des écosystèmes de manière à ce que les espèces individuelles et les processus écologiques soient maintenus et que le bien-être humain soit soutenu et amélioré.

Le comité-conseil sur la ZPM a convenu de travailler à l'atteinte de l'objectif de conservation et des approches de gestion suivants.

L'objectif de conservation de la zone de protection marine des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte est de préserver et de protéger la diversité biologique, l'habitat structurel et la fonction écosystémique des récifs d'éponges siliceuses. Cet objectif serait atteint par :

- la gestion des activités anthropiques : les activités anthropiques dans la zone doivent être gérées afin d'assurer la conservation



structural habitat, and ecosystem function of the glass sponge reefs are conserved and protected;

- Understanding the ecosystem state: A comprehensive understanding of biodiversity, the ecosystem state, and the background variability of the glass sponge reefs would be informed by the best available science, knowledge and information;
- A monitoring program: Monitoring and evaluation would be used to support the achievement of the conservation objective for the MPA; and
- Adaptive management: An adaptive management approach would ensure that effective, timely and appropriate management responses would contribute to meeting the conservation objective for the MPA.

### Description

The Regulations are being proposed under Canada's *Oceans Act* and would designate three marine protected areas, namely the Northern Reef, the Central Reefs and the Southern Reef, as the Hecate Strait and Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs Marine Protected Areas. The MPA would cover a discontinuous area of approximately 2 410 km<sup>2</sup>.

### Boundaries and zoning of the MPAs

The proposed Regulations would establish the boundaries of the MPAs and of their various zones and identify activities (e.g. scientific research and monitoring, educational activities, or laying of cables) that may be allowed to be carried out within the boundaries of certain zones. The outer boundary of the MPAs and the internal management zone boundaries are rhumb lines (a navigational term meaning a line crossing all meridians of longitude at the same angle) described as follows:

- Core protection zone (CPZ): This type of zone contains the sponge reefs and is designed to mitigate the risk of direct impacts to the structural habitat, biological diversity and ecosystem function of the glass sponge reefs by prohibiting bottom contact activities. The CPZ would consist of the seabed and subsoil to a depth of 20 m and the water column from the seabed to a minimum of 40 m from the highest point of each reef (varies between reef areas). The CPZ provides the highest degree of protection within the MPA.
- Adaptive management zone (AMZ): This type of zone surrounds the CPZ and is designed to mitigate the risk of indirect impacts to the structural habitat, biological diversity and ecosystem function of the glass sponge reefs.
- Vertical adaptive management zone (VAMZ): This type of zone is designed to mitigate the risk of indirect impacts to the structural habitat, biological diversity and ecosystem function of the glass sponge reefs in the area directly above the CPZ. It extends above the horizontal extent of the CPZ, comprising the height of the water column from the vertical extent of the CPZ to the sea surface.

Through an adaptive management approach, the impacts of allowed activities would be monitored and assessed over a period of time. Additional measures may be required, or operations modified, where impacts are found to be more significant than originally anticipated (or less significant).

et la protection de la diversité biologique, de l'habitat structurel et de la fonction écosystémique des récifs d'éponges siliceuses;

- la compréhension de l'état de l'écosystème : une compréhension profonde de la biodiversité, de l'état de l'écosystème et de la variabilité de base des récifs d'éponges siliceuses serait basée sur les meilleures données scientifiques, les meilleures connaissances et les meilleurs renseignements possible;
- un programme de suivi : des activités de suivi et d'évaluation appuieraient la réalisation de l'objectif de conservation de la ZPM;
- une gestion adaptative : une approche de gestion adaptative garantirait des réponses efficaces, opportunes et appropriées en matière de gestion, qui contribueraient à la réalisation de l'objectif de conservation de la ZPM.

### Description

Le règlement proposé en vertu de la *Loi sur les océans* désignerait trois zones de protection marines, soit la zone de protection marine du récif Nord, la zone de protection marine des récifs centraux et la zone de protection marine du récif Sud, constituant ensemble les zones de protection marines des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte. La ZPM couvrirait une zone discontinue d'une superficie totale de 2 410 km<sup>2</sup>.

### Zonage et limites des ZPM

Le règlement proposé établirait les limites des ZPM et de leurs différentes zones et définirait les activités qui pourraient être autorisées à l'intérieur de certaines zones (par exemple les activités de recherche et de suivi scientifiques, les activités éducatives ou l'installation de câbles). La limite externe des ZPM et les limites des zones de gestion internes sont des loxodromies (un terme de navigation signifiant une ligne coupant tous les méridiens d'une longitude avec le même angle) décrites comme suit :

- La zone de protection centrale (ZPC) : la ZPC contient les récifs d'éponges et vise à atténuer le risque d'impacts directs sur l'habitat structurel, la diversité biologique et la fonction écosystémique des récifs d'éponges siliceuses en interdisant les activités qui touchent le fond marin. La ZPC se compose du fond et du sous-sol marins jusqu'à une profondeur de 20 m ainsi que de la colonne d'eau allant du fond marin jusqu'à au moins 40 m au-dessus du plus haut point de chaque récif (ce point varie selon les différents récifs). De toutes les zones de la ZPM, la ZPC est celle qui assure la plus grande protection.
- La zone de gestion adaptative (ZGA) : la ZGA entoure la ZPC et vise à minimiser le risque de répercussions indirectes sur l'habitat structurel, la diversité biologique et la fonction écosystémique des récifs d'éponges siliceuses.
- La zone verticale de gestion adaptative (ZVGA) : la ZVGA vise à minimiser le risque de répercussions indirectes sur l'habitat structurel, la diversité biologique et la fonction écosystémique des récifs d'éponges siliceuses dans la zone directement au-dessus de la ZPC. Elle se situe au-dessus de l'étendue horizontale de la ZPC et inclut la hauteur de la colonne d'eau à partir de l'étendue verticale de la ZPC jusqu'à la surface de l'eau.

Dans le cadre de la méthode de gestion adaptative, les impacts des activités autorisées seraient surveillés et évalués pour une certaine période. D'autres mesures pourraient être nécessaires ou les activités pourraient être modifiées si les impacts se révèlent plus importants que prévu (ou moins importants).

### Prohibitions

The proposed Regulations would, subject to certain exceptions, prohibit the disturbance, damage, destruction or removal of any living marine organism or any part of its habitat in the MPA. This includes protection of the seabed and subsoil to a depth of 20 m because this is considered the depth of the active biological layer necessary for reef development.

Furthermore, the Regulations would prohibit the carrying out of any scientific research or monitoring, or any educational activity, in the MPA, unless it is part of an activity plan that has been approved by the Minister.

### Exceptions

The proposed Regulations would include exceptions to allow certain activities within the MPA under specified conditions. Within the Regulations, identified activities would be allowed to be carried out through specific exceptions to the general prohibitions and, where required, the submission of activity plans for specified activities to Fisheries and Oceans Canada for ministerial approval, in accordance with specified conditions.

### Safety and security

Throughout the MPA, activities for the purpose of public safety, national defence, national security, law enforcement or responding to an emergency would be allowed to be carried out. Such activities may include, among others, search and rescue operations or responding to an incident resulting in the release of unauthorized hazardous waste.

### Fishing

Certain fishing activities would be allowed within the AMZ and VAMZ only, provided the fishing is not likely to result in the damage, destruction or removal of any part of the glass sponge reefs, and is carried out in accordance with the *Fisheries Act* or the *Coastal Fisheries Protection Act* or regulations made under those Acts. In order to conserve and protect the glass sponge reefs, commercial, recreational and Aboriginal fishing would not be allowed within the CPZ.

### *Commercial fishing*

In the AMZ and the VAMZ, fishing would continue to be regulated in accordance with the *Fisheries Act*, the *Coastal Fisheries Protection Act* and regulations made under those Acts. In the VAMZ, fishing would be restricted to midwater fishing only (fisheries that use midwater trawl, midwater hook and line, seine, or gillnet gear) and no fishing gear could extend below the bottom of the VAMZ boundary into the CPZ.

Commercial fishing within the designated areas that is consistent with the proposed Regulations would continue to be subject to the applicable licences and permits obtained under the *Fisheries Act* or the *Coastal Fisheries Protection Act*. Fishing activities would be managed in accordance with integrated fisheries management plans, annual variation orders, regulations and licence conditions in a manner consistent with the conservation objective for the MPA.

### *Recreational fishing*

Recreational fishing would be allowed to be carried out in the AMZ and VAMZ in accordance with the *Fisheries Act* and its regulations. In the VAMZ, fishing would be restricted to midwater hook and line only, as long as the gear does not extend below the bottom of the VAMZ boundary.

### Interdictions

Selon le règlement proposé, il serait interdit, sauf quelques exceptions, de perturber, d'endommager, de détruire ou de retirer de sa ZPM tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat dans la ZPM. Cela inclut la protection du fond marin et du sous-sol jusqu'à une profondeur de 20 m, car on considère qu'il s'agit de la profondeur de la couche biologique active nécessaire au développement des récifs.

De plus, le Règlement interdirait l'exercice de toute activité de recherche et de suivi scientifiques ou toute activité éducative dans la ZPM qui ne fait pas partie d'un plan d'activité approuvé par le ministre.

### Exceptions

Le règlement proposé comprendrait des exceptions pour permettre l'exercice de certaines activités dans la ZPM selon certaines conditions. Dans le cadre du Règlement, certaines activités seraient permises au moyen d'exceptions précises aux interdictions générales et, lorsque requis, de la soumission de plans d'activités pour des activités précises à Pêches et Océans Canada aux fins d'approbation ministérielle, selon des conditions précisées.

### Sûreté et sécurité

Dans l'ensemble de la ZPM, les activités relatives à la sécurité publique, à la défense nationale, à la sécurité nationale, à l'application de la loi ou en réponse à une situation d'urgence seraient autorisées. Ces activités peuvent comprendre, entre autres, les opérations de recherche et de sauvetage ou les interventions en cas d'incident de rejet de déchets dangereux non autorisés.

### Pêche

Certaines activités de pêche seraient autorisées uniquement dans la ZGA et la ZVGA, à condition que l'activité de pêche ne risque pas d'endommager, de détruire ou de retirer de sa ZPM toute partie des récifs d'éponges siliceuses et qu'elle soit pratiquée conformément à la *Loi sur les pêches* ou à la *Loi sur la protection des pêches côtières* ou aux règlements adoptés en application de ces lois. Afin d'aider l'atteinte de l'objectif de conservation de la ZPM, le règlement proposé ne permettrait pas les pêches commerciale, sportive et autochtone dans la ZPC.

### *Pêche commerciale*

Dans la ZGA et la ZVGA, la pêche continuerait à être régie en vertu de la *Loi sur les pêches*, de la *Loi sur la protection des pêches côtières* et de règlements adoptés en application de ces lois. Dans la ZVGA, la pêche serait limitée à la pêche pélagique (pêche qui est pratiquée avec un chalut pélagique, des lignes et des hameçons placés entre deux eaux, une senne ou un filet maillant) et aucun engin de pêche ne pourrait descendre plus bas que la limite inférieure de la ZVGA, c'est-à-dire entrer dans la ZPC.

La pêche commerciale qui est pratiquée dans les zones désignées, en conformité avec le règlement proposé, serait toujours assujettie aux permis et aux licences applicables délivrés en vertu de la *Loi sur les pêches* ou de la *Loi sur la protection des pêches côtières*. Les activités de pêche seraient gérées au moyen de règlements, d'ordonnances modificatives annuelles, de conditions de permis et de plans de gestion intégrée des pêches afin d'assurer la conformité avec l'objectif de conservation de la ZPM.

### *Pêche sportive*

La pêche sportive pourrait être pratiquée dans la ZGA et la ZVGA, et elle serait assujettie à la *Loi sur les pêches* et à ses règlements. Dans la ZVGA, la pêche serait limitée à la pêche qui est pratiquée avec des lignes et des hameçons placés entre deux eaux et ces derniers ne pourraient descendre plus bas que la limite inférieure de la ZVGA.

Recreational fishing activities would be managed in accordance with integrated fisheries management plans, annual variation orders, regulations and licence conditions in a manner consistent with the conservation objective for the MPA.

#### Aboriginal fishing

Fishing by Aboriginal peoples would continue in the AMZ and VAMZ subject to the applicable authorizations, licences and permits obtained under the *Fisheries Act* or the *Coastal Fisheries Protection Act* or regulations made under those acts, in a manner consistent with the conservation objective for the MPA.

To help realize the conservation objective of the MPA, the Regulations would not allow fishing by Aboriginal peoples in the CPZ.

#### Vessel traffic

Vessel navigation in the AMZ and VAMZ would be allowed to be carried out in accordance with the *Canada Shipping Act, 2001* and its regulations, provided that the vessel's anchor does not enter the CPZ.

#### Cable installation

Cable laying, maintenance or repair would be allowed only in the AMZ if it is not likely to result in the damage, destruction or removal of any part of the glass sponge reefs.

#### Activities requiring an activity plan

Scientific research or monitoring and educational activities may occur within specific zones of the MPA under specified conditions. To ensure that activities undertaken in the MPA are consistent with the conservation objective, an activity plan that contains specified information related to the activities would have to be submitted to and approved by the Minister. The potential impacts of a proposed activity would be considered in the context of cumulative environmental effects of all past and current activities carried out within the MPA.

In order to evaluate the impact of the proposed activities on the glass sponge reefs, submitted activity plans would have to contain information regarding (1) the name of the person responsible for the proposed activity; (2) the name of the vessel(s) proposed to carry out the activity; (3) the proposed dates of entry into and exit from the MPA and geographic coordinates of the sites of proposed activity; (4) a list of any substances that may be deposited during the proposed activity in the Marine Protected Areas — other than substances that are authorized by the *Canada Shipping Act, 2001* and its regulations to be deposited in the navigation of a vessel — and the quantity and concentration of each substance; (5) a detailed description of the activity and its purpose; (6) a general description of any anticipated studies, reports or other work that would result from the proposed activity and anticipated date of completion; (7) a description of any scientific research or monitoring, or educational activities, that the person has previously carried out in the MPA or anticipates carrying out; and (8) a description of any measures that will be taken to monitor, avoid, minimize or mitigate any environmental effects of the proposed activity.

In the proposed approach, the Minister would approve or not approve an activity plan within 60 days from the day the plan is submitted. Submitters could amend their activity plan at any time before it is approved or not approved by the Minister; however,

Les activités de pêche sportive seraient gérées au moyen de plans de gestion intégrée des pêches, d'ordonnances modificatives annuelles, de règlements et de conditions de permis afin d'assurer la conformité avec l'objectif de conservation de la ZPM.

#### Pêche autochtone

La pêche autochtone continuerait d'être pratiquée dans la ZGA et la ZVGA et d'être assujettie aux autorisations, aux licences et aux permis applicables délivrés en vertu de la *Loi sur les pêches* ou de la *Loi sur la protection des pêches côtières* ou des règlements adoptés en application de ces lois, d'une manière qui respecte l'objectif de conservation de la ZPM.

Afin d'atteindre l'objectif de conservation de la ZPM, le Règlement ne permettrait pas la pêche autochtone dans la ZPC.

#### Trafic maritime

La navigation des navires dans la ZGA et la ZVGA pourrait être pratiquée, en conformité avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et ses règlements, pourvu que les navires ne jettent pas l'ancre dans la ZPC.

#### Installation de câbles

L'installation, l'entretien et la réparation de câbles seraient autorisés seulement dans la ZGA si aucune partie des récifs d'éponges siliceuses n'est susceptible d'être endommagée, détruite ou retirée de sa ZPM par l'une ou l'autre de ces activités.

#### Activités nécessitant un plan d'activité

Les activités de recherche et de suivi scientifiques ainsi que celles de nature éducative pourraient avoir lieu dans certaines conditions et à l'intérieur de certaines zones de la ZPM. Afin de garantir que les activités entreprises dans la ZPM sont conformes à l'objectif de conservation, le règlement proposé exige qu'un plan contenant certaines informations précises sur les activités prévues soit soumis aux fins d'approbation par le ministre des Pêches et des Océans. Les impacts potentiels présentés par une activité proposée seraient évalués en fonction des effets environnementaux cumulatifs de toutes les activités terminées ou en cours de réalisation au sein de la ZPM.

Afin d'évaluer l'impact des activités proposées sur les récifs d'éponges siliceuses, les plans d'activité soumis devraient contenir l'information suivante : (1) le nom de la personne responsable de l'activité proposée; (2) le nom des bâtiments qui seraient utilisés lors de l'activité proposée; (3) les dates prévues d'entrée dans la ZPM et de sortie, et les coordonnées géographiques des sites qui seraient visités pendant l'activité proposée; (4) une liste de toute substance qui serait susceptible d'être rejetée dans la zone de protection marine pendant la réalisation de l'activité proposée (autres que celles dont le rejet est autorisé en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ou de ses règlements lors de la navigation de bâtiments) ainsi que les quantité et concentration de ces substances; (5) une description détaillée de l'activité et de son objectif; (6) une description générale de tout rapport, étude ou autre ouvrage qui résulterait de l'activité proposée ainsi que sa date d'achèvement prévue; (7) une description de toutes les activités de recherche ou de suivi scientifiques ou de toutes les activités éducatives qui ont été réalisées par la personne dans la ZPM ou de celles qu'elle a prévu y réaliser; (8) une description de toute mesure qui serait prise pour suivre, éviter, minimiser ou atténuer les effets environnementaux de l'activité proposée.

Selon l'approche proposée, le ministre devrait approuver ou refuser un plan d'activité dans un délai de 60 jours suivant la date de soumission du plan d'activité. Le soumissionnaire pourrait modifier le plan d'activité à tout moment avant que le ministre ne

where an amended plan is submitted, the time for evaluation would be reset to 60 days regardless of the date of the proposed activity.

#### *Scientific research and monitoring*

The Minister would approve an activity plan or amended activity plan if the scientific research or monitoring would increase knowledge of the biological diversity, structural habitat or ecosystem function of the MPA; assist in the management of those areas; or assist in evaluating the effectiveness of any measures taken to conserve and protect the MPA. The Minister would not approve an activity plan if the activity set out in the plan is likely to adversely impact the biological, chemical or oceanographic processes that maintain or enhance the biodiversity, structural habitat or ecosystem function of the glass sponge reefs in the MPA.

#### *Education*

The Minister would approve an activity plan or amended activity plan if the educational activities set out in the plan and to be carried out in the AMZ and/or VAMZ would increase public awareness of the MPA and would not likely result in the damage, destruction or removal of any part of the glass sponge reefs in the MPA.

#### *Cumulative environmental effects*

The Minister would not approve an activity plan if any cumulative environmental effects of the proposed activity, in combination with any other past and current activities carried out in the Marine Protected Areas, are likely to adversely impact the biological, chemical or oceanographic processes that maintain or enhance the biological diversity, structural habitat or ecosystem function of the glass sponge reefs.

#### *Deleterious substances*

The Minister would not approve an activity plan if any substances that may be deposited during the proposed activity are described in paragraph (a) or (b) of the definition of “deleterious substance” in subsection 34(1) of the *Fisheries Act*.

#### *Studies and data*

In order to assist in the continued conservation and protection of the glass sponge reefs ecosystem, any person whose activity plan is approved by the Minister would have to provide the Minister with a copy of any study, report or other work, together with the data, that results from the activity and is related to the conservation and protection of the MPA. The copy of the study, report or other work, and the data, would have to be provided to the Minister within 90 days of the completion of the study, report or other work. If the study, report or other work is not completed within a period of three years from the last day of the scientific research or monitoring activity or educational activity, the person would have to submit the data that result from the activity to the Minister within 90 days after that period.

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

#### Status quo

The proposed Regulations are required in addition to the existing regulatory mechanisms to conserve and protect the glass sponge reefs and their ecosystem functions. Although certain marine activities may be regulated under provisions of the *Fisheries Act*, the *Species at Risk Act*, the *Canada Shipping Act, 2001* and

rende une décision, mais ceci entraînerait une remise à zéro du délai de 60 jours alloué pour l'évaluation du plan d'activité, peu importe la date de début de l'activité proposée.

#### *Activités de recherche et de suivi scientifiques*

Le ministre approuverait le plan d'activité ou le plan modifié si l'activité de recherche ou de suivi scientifique accroîtrait les connaissances sur l'habitat structurel, la biodiversité ou les fonctions écosystémiques de la ZPM, aiderait à la gestion de la ZPM ou aiderait à l'évaluation de l'efficacité des mesures prises pour la conservation et la protection de la ZPM. Le ministre n'approuverait pas le plan d'activité si les activités proposées risqueraient de nuire aux processus biologiques, chimiques ou océanographiques participant à la préservation ou à l'amélioration de la biodiversité, de l'habitat structurel ou des fonctions écosystémiques des récifs d'éponges siliceuses dans la ZPM.

#### *Activités éducatives*

Le ministre approuverait le plan d'activité ou le plan modifié si l'activité éducative proposée ayant lieu dans la ZGA ou la ZVGA accroîtrait la sensibilisation du public à l'égard des zones de protection marines et si elle ne serait pas susceptible d'endommager, de détruire, ni de retirer toute partie des récifs d'éponges siliceuses.

#### *Effets environnementaux cumulatifs*

Le ministre n'approuverait pas le plan d'activité si les effets environnementaux cumulatifs de l'activité proposée, combinée avec d'autres activités terminées ou en cours dans les ZPM, seraient susceptibles d'entraîner des effets nuisibles sur les processus biologiques, chimiques et océanographiques participant à la préservation ou à l'amélioration de la biodiversité, de l'habitat structurel ou des fonctions écosystémiques des récifs d'éponges siliceuses.

#### *Substances nocives*

Le ministre n'approuverait pas le plan d'activité si l'une ou l'autre des substances susceptibles d'être rejetées pendant l'exercice de l'activité proposée est décrite aux alinéas a) ou b) de la définition de « substance nocive » au paragraphe 34(1) de la *Loi sur les pêches*.

#### *Études et données*

Afin de contribuer à la conservation et la protection continues de l'écosystème des récifs d'éponges siliceuses, toute personne dont le plan d'activité est approuvé par le ministre devrait fournir à ce dernier une copie de tout rapport, étude ou autre ouvrage, y compris les données recueillies, qui résulterait de la réalisation de l'activité et qui se rapporte à la conservation et à la protection de la ZPM. La copie du rapport, de l'étude ou de l'autre ouvrage et les données connexes devraient être fournies au ministre dans un délai de 90 jours suivant l'achèvement du rapport, de l'étude ou de l'autre ouvrage. Si le rapport, l'étude ou l'autre ouvrage n'est pas achevé à l'intérieur d'une période de trois ans suivant la dernière journée de l'activité réalisée, la personne responsable devrait fournir au ministre, au plus tard 90 jours suivant le terme de cette période, les données recueillies pendant la réalisation de l'activité.

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

#### Statu quo

Le règlement proposé est requis en plus des mécanismes réglementaires existants pour conserver et protéger les récifs d'éponges siliceuses et leurs fonctions écosystémiques. Même si certaines activités marines peuvent être réglementées en vertu de la *Loi sur les pêches*, de la *Loi sur les espèces en péril*, de la *Loi de 2001 sur*

other federal legislation, a particular unifying authority (i.e. an MPA designation) is considered necessary to conserve and protect the reefs, and in particular to prohibit certain classes of activities to protect this ecosystem from current and potential future pressures. The status quo fails to provide an appropriate level of comprehensive and enduring protection.

#### Voluntary measures

Voluntary measures alone have been proven to be insufficient for the protection of the glass sponge reefs. In 2000, the groundfish trawl fishery implemented a voluntary closure as a means to protect the reefs from physical contact with bottom-contact gear. However, interactions were not sufficiently decreased, and in 2002, a closure was implemented under the *Fisheries Act*.

Additionally, a voluntary approach does not provide a regulatory regime and accompanying management measures, making monitoring and enforcement difficult, if not impossible, for managers.

#### MPA designated under the *Oceans Act*

An MPA designated under the *Oceans Act* is considered to be the most appropriate tool currently available to provide the protection required for the glass sponge reefs because it is the only option that prioritizes their protection through the management of multiple human activities over the long term.

While the proposed Regulations would provide the primary tool for protecting the MPA, they would in no way lessen the environmental provisions of other legislation, regulations and policies that otherwise contribute to reef protection through an integrated management approach.

#### **Benefits and costs**

##### Benefits

Designation of the MPA would benefit Canadians through the safeguarding of a globally unique biological phenomenon, which is known to provide habitat to numerous aquatic species, including those of commercial value. Designation would serve to mitigate direct and indirect risks to the glass sponge reefs in a comprehensive, long-term manner, providing certainty and an integrated management approach for marine users.

The MPA would also allow ongoing research to improve understanding of the function and interaction of species, communities and ecosystems, and to establish an environmental baseline for monitoring to inform adaptive and responsible resource management.

##### Canadians

There is likely to be an increase to the indirect and non-use values associated with MPA designation, but as these are non-market values, they are not easily quantified. However, the existence of these values would benefit consumer surplus, as non-market value associated with enhanced protection is derived from the value society places on the reefs and their current and future contribution to a strong and healthy ecosystem.

##### Fisheries

Benefits to fisheries may include increases in direct use value and producer surplus, due to the potential for positive harvest

*la marine marchande du Canada* et d'autres lois fédérales, une autorité unificatrice particulière (c'est-à-dire la désignation d'une ZPM) est considérée comme nécessaire pour conserver et protéger les récifs et en particulier pour interdire certaines classes d'activités afin de protéger cet écosystème des pressions actuelles et éventuelles. Le statu quo ne peut fournir une protection exhaustive et durable appropriée.

#### Mesures volontaires

Les mesures volontaires en elles-mêmes ne se sont pas révélées suffisantes pour protéger les récifs d'éponges siliceuses. En 2000, le secteur de la pêche au chalut du poisson de fond a mis en œuvre une fermeture volontaire pour protéger les récifs des contacts physiques avec les engins de pêche entrant en contact avec le fond. Toutefois, les interactions n'ont pas suffisamment diminué, de sorte qu'en 2002 une fermeture de la pêche a été mise en place en vertu de la *Loi sur les pêches*.

De plus, une démarche volontaire n'est associée à aucun régime réglementaire ni aux mesures de gestion connexes, ce qui complique, voire rend impossible, la surveillance et l'application de la loi pour les gestionnaires.

#### ZPM établie en vertu de la *Loi sur les océans*

La zone de protection marine établie en vertu de la *Loi sur les océans* est considérée comme étant l'outil le plus approprié actuellement disponible pour fournir la protection nécessaire aux récifs d'éponges siliceuses, car il s'agit de la seule option qui accorde la priorité à la protection des récifs à long terme au moyen de la gestion de nombreuses activités anthropiques.

Le règlement proposé constituerait le principal outil de protection de la ZPM. Cependant, il ne diminuerait d'aucune manière les dispositions environnementales d'autres législations, règlements et politiques qui contribuent aussi à la protection des récifs au moyen d'une approche de gestion intégrée.

#### **Avantages et coûts**

##### Avantages

La désignation de la ZPM serait avantageuse pour les Canadiens, puisqu'elle protégerait un phénomène biologique unique au monde, connu pour servir d'habitat à de nombreuses espèces aquatiques, y compris des espèces d'importance commerciale. La désignation servirait à atténuer les risques directs et indirects pour les récifs d'éponges siliceuses d'une manière exhaustive et durable, tout en offrant des certitudes et une méthode de gestion intégrée pour les utilisateurs des ressources marines.

La ZPM permettrait aussi d'effectuer une recherche continue pour accroître la compréhension de la fonction et de l'interaction des espèces, des communautés et des écosystèmes, ainsi que pour établir un environnement de référence pour le suivi afin d'éclairer la gestion adaptative et responsable des ressources.

##### Population canadienne

Le portrait est plus clair en ce qui concerne l'augmentation de la valeur indirecte et de non-usage associée à la désignation de la ZPM, mais comme il s'agit de valeurs non marchandes, il est difficile de les quantifier. Toutefois, l'existence de ces valeurs serait avantageuse quant à l'excédent pour le consommateur, car les valeurs non marchandes associées à une protection accrue dérivent de la valeur qu'attribue la société aux récifs et à leur contribution actuelle et future à un écosystème sain et vigoureux.

##### Pêches

Les avantages pour les pêches peuvent comprendre des augmentations de la valeur d'utilisation directe et de l'excédent pour le

spillover to areas adjacent to the MPA that may result from an increase in stock abundance within the protected areas. While the probability of spillover from this specific MPA is unknown, evidence of benefits from spillover has been demonstrated in other MPAs worldwide. MPAs have been demonstrated to function as refugia and a source of commercially and socially valuable marine species; when used to complement other ecosystem-based management approaches, they can serve to maintain and even enhance economic opportunities for the fishing industry.

#### Government

Additional benefits may exist for the federal government. Designation would provide Canada with international recognition for its ongoing commitment to marine protection and resolve to fulfill its international targets for ocean management and marine conservation. Designation would also contribute to Canada meeting its objectives under *Canada's Oceans Strategy*, Fisheries and Oceans Canada's Sustainable Fisheries Framework, the Federal Sustainable Development Strategy, *Canada's Federal Marine Protected Areas Strategy*, the *National Framework for Canada's Network of Marine Protected Areas*, and the *Pacific Region Cold-Water Coral and Sponge Conservation Strategy 2010–2015*.

Efforts and costs associated with sustainable resource management in general, and management of the MPA in particular, may be reduced by the increased level of awareness of the reefs among stakeholders. Further, designation would clarify long-term management of and administrative responsibility for these important areas, providing greater certainty for marine resource users.

#### Costs

The Department's approach to estimating the costs of the proposed MPA designation has been to quantify the upper bounds of potential impacts. It is unlikely that the true costs of designating and implementing the MPA would be as high as the costs described below.

#### Government

As the lead authority for the MPA, Fisheries and Oceans Canada would bear the majority of costs. Ongoing and post-designation costs for Fisheries and Oceans Canada relate to the administration and management of the MPA, including the development and implementation of a management plan; ongoing enforcement, surveillance and monitoring of activities; information management and dissemination; and compliance promotion. The management and monitoring costs of an MPA vary between an estimated \$100K and \$200K per year.

Because fishing may occur within the AMZ and VAMZ, contingent on compliance with the MPA conservation objective, there would be fisheries management costs, in addition to MPA management costs. Within the AMZ, such costs would be related to the need to create and fund a monitoring system to ensure compliance with prohibitions within the zone. If such a system is not feasible, costs would be linked to the need to prohibit fishing activities that can impact the seafloor. Within the VAMZ, costs would be related to the need to create and fund a monitoring system to improve compliance with the prohibitions within the zone.

consommateur, en raison du potentiel de retombées positives des récoltes dans les zones adjacentes à la ZPM susceptibles de découler d'une hausse de l'abondance du stock dans les zones protégées. Même si l'on ignore quelles sont les probabilités de retombées associées à cette ZPM en particulier, les avantages des retombées ont été démontrés dans d'autres ZPM autour du globe. Il est prouvé que les ZPM servent de refuge pour des espèces marines importantes sur les plans commercial et social et d'une source de celles-ci, et que, en tant que compléments à d'autres méthodes de gestion écosystémique, elles sont susceptibles de servir à maintenir, voire à accroître, les possibilités économiques pour l'industrie de la pêche.

#### Administrations gouvernementales

D'autres avantages sont possibles pour le gouvernement fédéral. La désignation donnerait au Canada une reconnaissance internationale de son engagement continu à protéger l'environnement marin et à atteindre ses cibles internationales en matière de gestion des océans et de conservation marine. La désignation contribuerait à l'atteinte des objectifs du Canada en vertu de *La Stratégie sur les océans du Canada*, du Cadre pour la pêche durable de Pêches et Océans Canada, de la Stratégie fédérale de développement durable, de la *Stratégie fédérale sur les aires marines protégées*, du *Cadre national pour le réseau d'aires marines protégées du Canada* et du *Plan de conservation pour les coraux et les éponges d'eau froide de la Région du Pacifique 2010-2015*.

Les efforts et les coûts associés à la gestion durable des ressources en général et à la gestion de la ZPM en particulier peuvent être réduits par une sensibilisation accrue aux récifs parmi les intervenants. De plus, la désignation de la ZPM clarifierait la responsabilité relative à l'administration et à la gestion à long terme de ces zones importantes, ce qui apporterait une plus grande certitude aux utilisateurs des ressources marines.

#### Coûts

L'approche du Ministère concernant l'estimation des coûts de la désignation de la ZPM proposée consiste à quantifier les limites supérieures d'impacts potentiels. Il est peu probable que les coûts réels de la désignation et de la mise en œuvre de la ZPM soient aussi élevés que les coûts mentionnés ci-dessous.

#### Administrations gouvernementales

En tant qu'autorité compétente principale en ce qui concerne la ZPM, Pêches et Océans Canada assumerait la majorité des coûts. Les coûts fixes et postérieurs à la désignation pour Pêches et Océans Canada sont liés à l'administration et à la gestion de la ZPM, y compris l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de gestion, les activités continues d'application de la loi et de surveillance ainsi que le suivi écologique des activités, la gestion et la diffusion de l'information, ainsi que la promotion de la conformité. On estime que les coûts de la gestion et de la surveillance d'une ZPM varient de 100 à 200 k\$ par an.

Comme la pêche est autorisée dans la ZGA et la ZVGA, à la condition de respecter l'objectif de conservation de la ZPM, il faudrait ajouter les coûts de gestion des pêches aux coûts de gestion de la ZPM. Dans la ZGA, ces coûts seraient liés au besoin de créer et de financer un système de surveillance pour veiller au respect des interdictions dans la zone. S'il est impossible de mettre en place un tel système, les coûts seraient associés à la nécessité d'interdire les activités de pêche susceptibles d'avoir un impact sur le fond marin. Dans la ZVGA, ces coûts seraient liés au besoin de créer et de financer un système de surveillance pour améliorer le respect des interdictions dans cette zone.

## Fisheries

The proposed Regulations prohibit all fishing activity within the CPZ, while exempting fisheries operating in the AMZ and VAMZ from the prohibitions, subject to those fisheries meeting the conservation objective. Therefore, any costs to the fishing industry would be associated with activity displacement. No direct compliance costs are expected for fisheries operating in the AMZ or VAMZ, as there are no additional compliance measures required; however, there may be potential costs related to ensuring compliance with possible fisheries management measures within the MPA in the future.

*Displacement*

The costs associated with displacement from the CPZ would be minimal. Currently, only halibut and prawn trapping occurs within the boundary of the CPZ, and the share of total coast-wide catch originating in the CPZ for these two fisheries is very small (0.33% of the prawn fishery and 0.1% of the halibut fishery, from 2006 to 2013).

Because the closure would mean that the CPZ biomass would be lost to harvesters of the prawn by trap fishery, and because most of the best and easily available fishing ground is already fully subscribed, displacement would very likely lead to a reduced harvest. This translates into an annual loss of up to \$66K for harvesters and \$12K for processors (net present values of \$813K and \$154K, respectively, if discounted at 7% over 30 years).

No impact on harvest levels is expected for the halibut fishery. The quantities harvested are small enough that any exclusion from the CPZ is expected to lead to some displacement of effort, but not to catch reduction. It is not possible to know if the effort displacement would lead to extra search costs through such expenses as fuel and wages.

*Compliance*

There are no direct compliance costs associated with the Hecate Strait and Queen Charlotte Sound glass sponge reefs MPA regulations. The halibut, bottom trawl, and prawn by trap fisheries are active within the AMZ and may experience costs associated with compliance with management decisions that are consistent with the MPA conservation objective. Industry-wide, these costs would be minimal as the share of total coast-wide catch originating in the AMZ for each of these fisheries is very small (0.59% of the halibut fishery, 0.09% of the bottom trawl and 0.02% of the prawn by trap). Fishing effort in the AMZ by the rockfish and lingcod fisheries is intermittent.

The only fishing activities that currently occur in the VAMZ are midwater hake and tuna fishing. The Regulations would not require any additional compliance measures (e.g. gear or ship modifications) to be put in place for any of these fisheries to be in compliance. There is no recurring annual use of these areas by the hake fishery and catch and effort over the reefs is often minimal to nil, especially for the tuna fishery. Hake was harvested from the VAMZ in 5 of the past 8 years, and tuna twice in the past 8 years. However, the distribution of hake in Canada is highly susceptible to change, as seen over the past 5–10 years.

Possible compliance costs to industry would be related to ensuring compliance with possible fisheries management measures within the MPA in the future. Due to uncertainty over measures

## Pêche

Le règlement proposé interdit toutes les activités de pêche dans la ZPC, mais permet celles-ci dans la ZGA et la ZVGA lorsqu'elles respectent l'objectif de conservation. En conséquence, tous les coûts liés à l'industrie de la pêche seraient associés au déplacement des activités. Aucun coût de conformité direct n'est attendu pour les pêcheries œuvrant dans la ZGA et la ZVGA, car aucune mesure de conformité additionnelle n'est requise. Cependant, il est possible qu'il y ait des coûts associés à l'assurance de la conformité pour de futures mesures de gestion des pêches dans la ZPM.

*Déplacement*

Les coûts associés au déplacement depuis la ZPC seraient minimes. Actuellement, seules les pêches au flétan et à la crevette au casier sont pratiquées à l'intérieur des limites de la ZPC et, à l'échelle de la côte, la proportion de prises provenant de la ZPC pour chacune de ces pêches est minime (0,33 % pour la crevette et 0,1 % pour le flétan, entre 2006 et 2013).

Étant donné que la fermeture signifierait que la biomasse de la zone de protection centrale ne serait plus disponible aux pêcheurs de crevettes au casier et parce que la majorité des lieux de pêche les plus profitables et accessibles sont déjà pleinement exploités, ce déplacement diminuerait probablement les prises. Ceci se traduit par une perte annuelle pouvant atteindre 66 k\$ pour les pêcheurs et 12 k\$ pour les entreprises de transformation (valeurs actualisées nettes de 813 k\$ et de 154 k\$, respectivement, avec une actualisation de 7 % sur 30 ans).

Aucune incidence sur les niveaux de prises n'est prévue pour la pêche au flétan. En raison des faibles quantités prises, une exclusion de la zone de protection centrale devrait provoquer un déplacement de l'effort de pêche, mais non une diminution des prises. Il est impossible de savoir si le déplacement des activités de pêche entraînerait des coûts supplémentaires de recherche, notamment par des dépenses en combustible et en salaires.

*Conformité*

Il n'y a aucun coût de conformité direct associé au règlement sur les ZPM des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte. Dans la ZGA, les pêches au flétan, au chalut de fond et à la crevette au casier sont pratiquées et elles pourraient se voir associer des coûts relatifs aux décisions de gestion qui sont conformes à l'objectif de conservation de la ZPM. À l'échelle de l'industrie, ces coûts seraient très faibles puisque la proportion des prises pour l'ensemble de la côte provenant de la ZGA pour chacune de ces pêches est minime (0,59 % pour la pêche au flétan, 0,09 % pour la pêche au chalut de fond et 0,02 % pour la pêche à la crevette au casier). L'effort de pêche des pêches aux espèces du genre *Sebastes* et à la morue-lingue est intermittent.

Les seules activités de pêche actuellement exercées dans la ZVGA sont les pêches pélagiques au merlu et au thon. Aucune mesure de conformité additionnelle (par exemple des modifications de l'engin ou du navire) ne serait requise afin que ces pêches soient en conformité avec le Règlement. On n'observe aucune utilisation récurrente annuelle de la zone dans le cadre de la pêche au merlu, et les prises et l'effort au-dessus des récifs sont souvent nuls à minimes, surtout dans le cas de la pêche au thon. Le merlu a été capturé dans la ZVGA 5 années sur les 8 dernières et le thon a été capturé seulement deux fois pendant la même période. Toutefois, la répartition du merlu au Canada est très susceptible de changer, comme on a pu le constater au cours des 5 à 10 dernières années.

Les coûts possibles liés à la conformité pour l'industrie seraient associés à une assurance de la conformité à de futures mesures de gestion des pêches dans la ZPM. En raison de l'incertitude relative

required to protect the reefs, the total costs of any new compliance measures to industry are unknown at this time. However, a conceptual upper limit on these costs can be estimated as the net revenues generated for the owners of the fishing capital from the AMZ (i.e. <\$186K, which represents a net present value of \$2,317K if discounted at 7% over 30 years). If costs to implement compliance measures were to be higher, owners would simply forgo the revenue.

How any incremental costs should be borne between industry and Government would be discussed with stakeholders. Fisheries and Oceans Canada strives to balance regulatory management and enforcement approaches, including the promotion of compliance through education and shared stewardship, monitoring, control, and surveillance activities.

#### Shipping

The proposed Regulations recognize international navigational rights and would not place added restrictions on shipping other than prohibiting anchorage in the CPZ. Currently, vessels do not anchor in this area, so there is no expected additional cost. Existing controls under the *Canada Shipping Act, 2001*, of other relevant Canadian legislation, and of the International Maritime Organization are consistent with the conservation objective of the MPA and will not result in increased costs to marine traffic in the MPA.

#### Scientific research, scientific monitoring, education

It is expected that increased interest in scientific research would result from the proposed MPA being established. Fisheries and Oceans Canada would encourage scientific research, monitoring, and education activities in the MPA. The proposed Regulations allow appropriate levels of access to the MPA for such activities, contingent upon ministerial approval of an activity plan. The added costs of the plan submission and approval process would be minimal, as would the associated reporting requirements.

#### Cable installation

Cable laying, maintenance or repair would be allowed only in the AMZ if it is not likely to result in the damage, destruction or removal of any part of the glass sponge reefs. No incremental costs are expected for cable installation, maintenance or repair activities from the proposed Regulations.

#### Oil and gas exploration

No offshore petroleum extraction is expected for the foreseeable future given the federal and provincial moratoria on offshore oil and gas production activities in British Columbia. Therefore, no incremental costs are expected for offshore oil and gas or seismic exploration activities from the proposed Regulations.

#### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there are no incremental changes to administrative costs to business. The expectation of no incremental administrative burden stems from the fact that no activities within the proposed MPA would be subject to any additional administration requirements resulting from these Regulations, other than scientific research, monitoring or educational activities. For those activities, the activity plan request asks for information that the proponents would

aux mesures requises pour protéger les récifs, le total des coûts liés à des mesures de conformité pour l'industrie demeure inconnu pour le moment. Toutefois, on peut estimer que la limite supérieure conceptuelle de ces coûts correspond aux revenus nets pour les propriétaires des capitaux propres de pêche dans la ZGA (c'est-à-dire < 186 k\$, ce qui représente une valeur actualisée nette de 2 317 k\$, avec une actualisation de 7 % sur 30 ans). Si les coûts de mise en œuvre des mesures de conformité étaient plus élevés, les propriétaires renonceraient simplement aux revenus de la zone.

Tous les coûts supplémentaires seraient discutés avec les intervenants en ce qui a trait au mode de partage des coûts entre l'industrie et le gouvernement. Pêches et Océans Canada s'efforce d'assurer une approche équilibrée de gestion de la réglementation et d'application de la loi, y compris la promotion de la conformité au moyen d'activités éducatives et d'intendance partagée, de suivi, de contrôle et de surveillance.

#### Trafic maritime

Le règlement proposé reconnaît les droits de navigation internationaux et n'ajouterait pas d'autres restrictions à la navigation maritime que l'interdiction de jeter l'ancre dans la ZPC. Actuellement, les navires ne mouillent pas dans cette zone; on ne prévoit par conséquent aucun coût additionnel. Les mesures de contrôle en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, d'autres lois canadiennes pertinentes et de l'Organisation maritime internationale sont conformes à l'objectif de conservation de la ZPM et n'entraîneront pas une hausse des coûts liée au trafic maritime dans la ZPM.

#### Activités de recherche et de suivi scientifiques et des activités éducatives

On s'attend à un intérêt accru envers la ZPM des récifs d'éponges siliceuses à la suite de l'établissement de la ZPM. Pêches et Océans Canada encouragerait les activités de recherche et de suivi scientifiques ainsi que des activités éducatives effectuées dans la ZPM. Le règlement proposé autorise l'accès à la ZPM pour la tenue de telles activités, pourvu qu'on obtienne l'approbation ministérielle d'un plan d'activité. Les coûts supplémentaires associés au processus de soumission et d'approbation du plan seraient minimes, à l'instar des exigences connexes en matière de rapports.

#### Installation de câbles

L'installation, l'entretien et la réparation de câbles seraient permis seulement dans la ZGA si ces activités ne sont pas susceptibles d'endommager, de détruire ou de retirer toute partie des récifs d'éponges siliceuses. Aucun coût supplémentaire résultant du règlement proposé n'est prévu pour l'installation, l'entretien ou la réparation de câbles.

#### Exploration de pétrole et de gaz

Aucune activité hauturière d'extraction de pétrole n'est envisagée dans un avenir prévisible compte tenu de moratoires fédéral et provincial sur les activités hauturières de production de pétrole et de gaz en Colombie-Britannique. Aucun coût supplémentaire résultant du règlement proposé n'est donc prévu pour les activités d'exploration pétrolière et gazière ou sismique.

#### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à cette proposition puisque celle-ci n'entraînerait aucune augmentation supplémentaire des coûts administratifs pour les entreprises. Ceci réside dans le fait qu'aucune activité dans la ZPM proposée ne serait assujettie à des exigences administratives supplémentaires résultant de ce règlement, sauf les activités de recherche ou de suivi scientifiques et les activités éducatives. Pour ces activités, la demande de plan d'activité nécessite de l'information que le soumissionnaire



likely already have to provide to Government in obtaining other required authorizations to do the work, so the administrative burden is considered negligible. It is anticipated that private sector businesses are generally unlikely to be proponents of scientific research, monitoring or educational activities in the MPA. Academia and non-profit organizations are not captured in the definition of a business.

### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as any increased costs to small business as a result of these proposed Regulations would be minimal.

The costs associated with compliance with potential future incremental management measures show a potential annual impact to fisheries of less than \$186,000 — well below the \$1 million threshold. No specific administrative tasks or compliance costs, supplemental to existing measures under the *Fisheries Act*, are envisioned at this time.

The costs associated with displacement from the CPZ would be minimal. Currently, only the halibut and prawn by trap fisheries operate within the boundary of the CPZ, and the share of total coast-wide catch originating in the CPZ for each of these fisheries is very small (0.33% of the prawn fishery and 0.1% of the halibut fishery, from 2006 to 2013).

There were between 1 and 4 vessels fishing prawn by trap in the AOI between 2006 and 2013 (out of approximately 226 vessels coast wide). The prawn by trap fishery is managed at a coast-wide level, meaning vessels may fish for prawns anywhere on the coast where prawn fishing is permitted; vessels are not limited to particular fishery management areas or zones. Because the closure would mean that the CPZ biomass would be lost to harvesters, and because most of the best and easily available fishing ground is already fully subscribed, displacement would very likely lead to a reduced harvest. The fishery as a whole would bear the loss of that amount of harvest. It is not known how this cost would be distributed among vessels, though no disproportionate impact is expected, due to the small overall cost, and the coast-wide nature of the fishery.

No impact on harvest levels is expected for the halibut fishery. The quantities harvested are small enough that any exclusion from the CPZ is expected to lead to some displacement of effort, but not to catch reduction. It is not possible to know if the effort displacement would lead to extra search costs through such expenses as fuel and wages.

Decisions on any future fisheries management efforts will be made as part of management planning and plan implementation for the MPA, sometime after its designation. There are no direct compliance costs expected upon regulatory designation of the area for fisheries operating in the AMZ or VAMZ because decisions on potential future management measures would be made in consultation with stakeholder groups as part of MPA management planning.

Commercial fishing enterprises would not be affected by the requirement to submit an activity plan unless they intend to also carry out scientific research, scientific monitoring, and educational activities.

At present, there are no cable operations or offshore renewable energy operations in these areas; therefore, there is no additional burden at this time.

possède déjà afin de la fournir au gouvernement pour obtenir les autres autorisations nécessaires pour faire le travail. Les coûts administratifs sont donc considérés comme négligeables. Il est très peu probable que les entreprises du secteur privé soient responsables de réaliser des activités de recherche et de suivi scientifiques ou des activités éducatives dans la ZPM. Le monde universitaire et les organismes sans but lucratif ne sont pas inclus dans la définition d'une entreprise.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette proposition de règlement puisque celle-ci n'entraînerait que des coûts supplémentaires minimes pour ce type d'entreprise.

Les coûts associés à la conformité avec de possibles futures mesures de gestion supplémentaires ont un impact annuel potentiel sur les pêches évalué à moins de 186 000 \$ — bien en deçà du seuil de 1 M\$. Pour le moment, on ne prévoit ni tâche administrative précise ni coûts précis liés à la conformité en plus des mesures actuelles en vertu de la *Loi sur les pêches*.

Les coûts associés au déplacement depuis la ZPC seraient minimes. Actuellement, seules les pêches au flétan et à la crevette au casier sont pratiquées à l'intérieur des limites de la ZPC et, à l'échelle de la côte, la proportion de prises provenant de la ZPC pour chacune de ces pêches est minime (0,33 % pour la crevette et 0,1 % pour le flétan, entre 2006 et 2013).

Il y avait entre 1 et 4 navires de pêche à la crevette au casier actifs dans le site d'intérêt entre 2006 et 2013 (sur environ 226 navires pour toute la côte). La pêche à la crevette au casier est gérée à l'échelle de toute la côte, c'est-à-dire que les navires peuvent pêcher la crevette n'importe où sur la côte où la pêche à la crevette est permise. Les navires ne sont pas limités à des zones de gestion des pêches particulières. Étant donné que la fermeture signifierait que la biomasse de la ZPC ne serait plus disponible aux pêcheurs et parce que la majorité des lieux de pêche les plus profitables et accessibles sont déjà pleinement exploités, ce déplacement diminuerait probablement les prises. La pêche dans son ensemble supporterait cette perte de récolte. La distribution de ce coût parmi les navires n'est pas connue. Cependant, aucun impact disproportionnel n'est prévu considérant le faible coût total de cette perte et le fait que cette pêche se pratique sur toute la côte.

Aucune incidence sur les niveaux de prises n'est prévue pour la pêche au flétan. En raison des faibles quantités prises, une exclusion de la zone de protection centrale devrait provoquer un déplacement de l'effort de pêche, mais non une diminution des prises. Il est impossible de savoir si le déplacement des activités de pêche entraînerait des coûts supplémentaires de recherche, notamment par des dépenses en combustible et en salaires.

Les décisions sur les futurs efforts de gestion des pêches seront prises lors de la planification de gestion et de la mise en œuvre du plan pour la ZPM, après sa désignation. Il n'y a aucun coût de conformité prévu résultant de la désignation de la zone pour les pêches menées dans la ZGA ou la ZVGA, car les décisions sur les futures mesures de gestion possibles seraient prises en consultation avec les intervenants et les partis intéressés lors de la planification de gestion de la ZPM.

Les entreprises de pêche commerciale ne seraient pas touchées par l'exigence de soumettre un plan d'activités à moins qu'elles aient aussi l'intention d'effectuer des activités de recherche ou de suivi scientifiques ou des activités éducatives.

À l'heure actuelle, il n'y a aucune activité liée aux câbles ou à l'énergie renouvelable hauturière dans ces zones. Il n'y a donc aucun fardeau administratif additionnel prévu.

## Consultation

The process that led to the development of these proposed Regulations has been open and transparent, consistent with the principles of sustainable development, and based on the best available information. All interested parties, including First Nations, federal and provincial government agencies, local governments, industry, and conservation organizations have participated in the process leading to the recommendation for the *Hecate Strait and Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs Marine Protected Areas Regulations*.

### Area of Interest (AOI) proposal

Consultations for the proposal to identify the reefs as an AOI were initiated in January 2009. These consultations took place over several months and included presentations to multi-stakeholder groups and meetings with key stakeholders, First Nations, and governments. The consultation process culminated in an AOI proposal that had been widely reviewed by First Nations, federal and provincial government departments, local governments and stakeholders. The Hecate Strait and Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs were announced as an AOI in June 2010.

### MPA designation

In September 2010, Fisheries and Oceans Canada held an initial consultation meeting as an open invitation for stakeholders to participate on a stakeholder advisory committee known as the Sponge Reef Advisory Committee (SRAC). The meeting was also held to develop draft terms of reference for the SRAC, and to have a general discussion of sector interests and activities in the vicinity of the AOI and the opportunities MPA designation could represent. The meeting was attended by representatives from the commercial fishing sector, recreational fishing sector, regional districts, marine conservation sector, renewable and non-renewable energy sectors, shipping and transportation sector, provincial government, and from Environment Canada, Transport Canada, the Department of National Defence and the Canadian Coast Guard. The North Coast Skeena First Nation Stewardship Society participated as an observer.

Membership for the SRAC was formalized following this initial meeting as follows:

- Commercial fishing sector (one member; two alternates)
- Recreational fishing sector (one member; one alternate)
- Marine conservation sector (one member; one alternate)
- Non-renewable energy sector (one member; one alternate)
- Renewable energy sector (one member)
- Marine transportation sector (one member; one alternate)
- Federal departments (Environment Canada, Transport Canada, Department of National Defence and Canadian Coast Guard)
- Observers (province, regional districts, and First Nations)

From September 2010 through August 2011, the SRAC participated in the detailed development of the regulatory intent (i.e. regulatory approach) used to inform the drafting of the proposed Regulations. The SRAC was able to develop a consensus-based recommendation on the conservation objective for the MPA, provide notional support for a boundary, and provide detailed

## Consultation

Le processus qui a mené à l'élaboration de ce règlement proposé s'est effectué de manière ouverte et transparente, ce qui est conforme aux principes du développement durable, et il était fondé sur la meilleure information disponible. Toutes les parties intéressées, y compris des Premières Nations, des organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux, des autorités locales, l'industrie et des organismes de conservation ont pris part au processus menant aux recommandations que l'on prenne le *Règlement sur les zones de protection marine des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte*.

### Proposition de site d'intérêt (SI)

Les consultations liées à la proposition de désigner les récifs en tant que SI ont été amorcées en janvier 2009. Ces consultations se sont échelonnées sur plusieurs mois et comprenaient des présentations à des groupes d'intervenants multiples ainsi que des réunions avec les principaux intervenants, des Premières Nations et des gouvernements. Le processus de consultation a conduit à une proposition de SI qui a été largement passée en revue par les Premières Nations, les ministères fédéraux et provinciaux, les autorités locales et les intervenants. Les récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte ont été désignés en tant que SI en juin 2010.

### Désignation de la ZPM

En septembre 2010, Pêches et Océans Canada a tenu une première consultation en guise d'invitation générale adressée aux intervenants. Le Ministère les invitait ainsi à faire partie d'un comité consultatif d'intervenants appelé le comité consultatif sur les récifs d'éponges, afin d'élaborer le cadre de référence pour ce comité de même que d'avoir une discussion générale sur les secteurs d'intérêt et les activités à proximité du SI ainsi que les possibilités que pourrait présenter la désignation de la ZPM. Les participants à la réunion étaient des représentants du secteur de la pêche commerciale, du secteur de la pêche sportive, de districts régionaux, des secteurs de la conservation marine, de l'énergie renouvelable et de l'énergie non renouvelables, du secteur des transports et de la navigation, du gouvernement provincial, d'Environnement Canada, de Transports Canada, du ministère de la Défense nationale ainsi que de la Garde côtière canadienne. La North Coast Skeena First Nation Stewardship Society a participé à titre d'observateur.

La composition du comité consultatif sur les récifs d'éponges a été officialisée comme suit après cette première réunion :

- secteur de la pêche commerciale (un membre; deux remplaçants);
- secteur de la pêche sportive (un membre; un remplaçant);
- secteur de la conservation marine (un membre; un remplaçant);
- secteur de l'énergie non renouvelable (un membre; un remplaçant);
- secteur de l'énergie renouvelable (un membre);
- secteur du transport maritime (un membre; un remplaçant);
- ministères fédéraux (Environnement Canada, Transports Canada, ministère de la Défense nationale, Garde côtière canadienne);
- observateurs (la province, les districts régionaux et les Premières Nations).

De septembre 2010 à août 2011, le comité consultatif sur les récifs d'éponges a participé au développement détaillé de l'intention réglementaire (c'est-à-dire l'approche réglementaire) servant à guider l'élaboration du règlement proposé. Le comité a réussi à formuler une recommandation fondée sur un consensus portant sur l'objectif de conservation de la ZPM, à assurer un soutien

advice on allowable activities, which informed exceptions to the general prohibition of the proposed Regulations.

Additional bilateral consultations with other industry bodies were undertaken external to the SRAC to ensure that all interested parties were informed of progress on the development of the regulatory approach.

Concurrent bilateral consultations were undertaken with the Province of British Columbia and interested First Nations through email communications, telephone calls and in-person meetings. All materials discussed with the SRAC were also discussed bilaterally with the Province of British Columbia and First Nations for review and comment.

#### Key issues and concerns

Feedback received through the consultation process is summarized below by sector.

##### Other federal departments

The designation of the MPA is generally supported by other federal government departments. The departments and agencies that attended SRAC meetings and/or were consulted through bilateral meetings were Parks Canada, Environment Canada, Transport Canada, Natural Resources Canada and National Defence.

National Defence has agreed to work with Fisheries and Oceans Canada in the future to ensure its Formation Safety and Environmental Management System (SEMS) Manual aligns with the conservation objective of the MPA.

Environment Canada seeks continued engagement and alignment with Fisheries and Oceans Canada through its work to establish the proposed Scott Islands Marine National Wildlife Area.

No other issues were raised by other federal departments.

##### Province of British Columbia

The Province of British Columbia is generally supportive of the MPA designation. The Province initially raised concerns involving ownership of the seabed. It is the position of the Federal Crown that the areas of Hecate Strait and Queen Charlotte Sound are beyond British Columbia's provincial boundaries and are under federal ownership. However, this matter has since been dropped with respect to the designation of this MPA.

In addition to regular updates provided to the Province through the collaborative governance structures established under the Memorandum of Understanding between Canada and British Columbia Respecting the Implementation of Canada's Oceans Strategy on the Pacific Coast of Canada (2004), regular bilateral meetings to discuss the MPA were held with representatives from various British Columbia ministries, including the Ministry of Environment; BC Parks; the Ministry of Energy, Mines and Petroleum Resources; the Integrated Land Management Bureau (now the Ministry of Forests, Lands and Natural Resource Operations) and the Ministry of Agriculture.

The Province has expressed a desire to be involved in future management of the MPA. While specific management structures would not be developed until after the MPA designation, the

théorique pour les limites géographiques et à fournir un avis détaillé sur les activités autorisées, ce qui a aidé à déterminer les exceptions aux interdictions générales du règlement proposé.

D'autres consultations bilatérales auprès d'autres organismes de l'industrie ont été tenues en dehors du comité consultatif sur les récifs d'éponges afin que toutes les parties intéressées soient informées des progrès relatifs à l'élaboration de l'approche réglementaire.

Des consultations bilatérales ont été tenues simultanément avec le gouvernement de la Colombie-Britannique et les Premières Nations intéressées au moyen de courriels, d'appels téléphoniques et de réunions en personne. Tous les documents qui avaient fait l'objet de consultations avec le comité consultatif sur les récifs d'éponges ont aussi fait l'objet de consultations bilatérales avec le gouvernement de la Colombie-Britannique et les Premières Nations intéressées aux fins d'examen et de formulation de commentaires.

#### Principaux enjeux et principales préoccupations

Les commentaires reçus dans le cadre du processus de consultation sont résumés ci-dessous selon les secteurs.

##### Autres ministères fédéraux

La désignation de la ZPM est dans l'ensemble appuyée par d'autres ministères fédéraux. Les ministères et les organismes qui ont participé aux réunions du comité consultatif sur les récifs d'éponges ou qui ont été consultés dans le cadre de réunions bilatérales sont Parcs Canada, Environnement Canada, Transports Canada, Ressources naturelles Canada et la Défense nationale.

La Défense nationale a convenu de collaborer avec Pêches et Océans Canada à l'avenir pour veiller à ce que le manuel du système de gestion de l'environnement et des formations soit harmonisé avec l'objectif de conservation de la ZPM.

Environnement Canada recherche un engagement et une harmonisation continue avec Pêches et Océans Canada par ses travaux visant à établir la réserve nationale marine de faune proposée des îles Scott.

Aucun autre enjeu n'a été soulevé par d'autres ministères fédéraux.

##### Province de la Colombie-Britannique

La province de la Colombie-Britannique appuie la désignation de la ZPM dans son ensemble. La province a d'abord exprimé ses préoccupations quant à la propriété du plancher océanique. La position de la Couronne fédérale est que les zones du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte sont au-delà des limites provinciales de la Colombie-Britannique et sont la propriété du gouvernement fédéral. Cependant, cette question a depuis été abandonnée en ce qui concerne la désignation de la ZPM.

En plus des mises à jour régulières fournies à la province par l'entremise des structures de gouvernance collaboratives établies en vertu du protocole d'entente entre le Canada et la Colombie-Britannique en ce qui concerne la mise en œuvre de la Stratégie sur les océans du Canada sur la côte du Pacifique canadien (2004), des réunions bilatérales régulières pour discuter de la ZPM ont eu lieu avec des représentants de divers ministères de la Colombie-Britannique, notamment le ministère de l'Environnement, BC Parks, le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources pétrolières, le bureau de gestion intégrée des terres (maintenant le ministère des Forêts, des Terres et de l'Exploitation des ressources naturelles) ainsi que le ministère de l'Agriculture.

La province a exprimé son désir de prendre part à la gestion future de la ZPM. Les structures de gestion ne seraient pas élaborées de manière précise avant la désignation de la ZPM, mais la

Province would be invited to participate, in accordance with the existing Memorandum of Understanding between Canada and British Columbia Respecting the Implementation of Canada's Oceans Strategy on the Pacific Coast of Canada (2004).

#### First Nations

First Nations that have claimed traditional territory overlapping with the MPA generally support MPA designation.

First Nations meetings were held during the consultation process in 2011, and were attended by the Gitga'at, Gitxaala, Kitasoo/Xai'xais, Metlakatla, Nuxalk, and Wuikinuxv First Nations, the North Coast Skeena First Nations Stewardship Society, and the Central Coast First Nations Technical Team. Through ongoing correspondence, Fisheries and Oceans Canada staff worked directly with representatives from the various groups to incorporate feedback on the conservation objective, boundaries and management measures for the proposed MPA. First Nations observers also attended select SRAC meetings. Attempts to meet with the Lax Kw'alaams Band were unsuccessful.

First Nations have identified the sponge reefs as areas of particular ecological importance that deserve special protection. Central Coast First Nations have indicated that they do not support bottom trawl fishing in any zone of the MPA, as is consistent with their general position against bottom trawling on the British Columbia coast. Fishing activities would be prohibited in the CPZ and management measures to mitigate potential risks posed by bottom contact fishing activities in the AMZ will be developed.

Targeted discussions with representatives from the Central Coast Indigenous Resource Alliance (CCIRA) on the issue of food, social and ceremonial (FSC) fishing occurred in 2011 and again in 2014. The 2011 discussions and correspondence reflected support for the CPZ being closed to all fishing, including FSC fishing. The 2014 discussions and correspondence reflected continued support for prohibiting FSC fishing in the CPZ; however, a preference was expressed for those prohibitions to occur as a result of the CCLRA's own decision-making processes rather than through the proposed Regulations.

Concern was expressed by First Nations regarding the importance of ensuring integration with other processes in these areas (e.g. PNCIMA, First Nations marine use planning).

First Nations seek continued engagement on the MPA initiative, particularly with respect to MPA management, and have identified the need for the development of appropriate mechanisms for ongoing consultation and cooperation on MPAs and MPA management.

#### Regional districts

Regional districts are generally supportive of the MPA designation.

The regional districts of Skeena-Queen Charlotte (SQCRD), Kitimat-Stikine and Central Coast were all invited to sit on the SRAC. Skeena-Queen Charlotte and Kitimat-Stikine nominated observers to the Committee. The primary concern of the regional districts is that the process should be integrated with other initiatives in these areas (particularly PNCIMA).

province serait invitée à participer en vertu du protocole d'entente actuel entre le Canada et la Colombie-Britannique en ce qui concerne la mise en œuvre de la Stratégie sur les océans du Canada sur la côte du Pacifique canadien (2004).

#### Premières Nations

Les Premières Nations dont le territoire traditionnel revendiqué chevauche la ZPM appuient la désignation de la ZPM en général.

Des réunions ont été tenues durant tout le processus de consultation en 2011 avec les Premières Nations Gitga'at, Gitxaala, Kitasoo/Xai'xais, Metlakatla, Nuxalk et Wuikinuxv ainsi que la North Coast Skeena First Nations Stewardship Society et la Central Coast First Nations Technical Team. À l'aide de correspondance continue, les employés de Pêches et Océans Canada collaboraient directement avec des représentants des divers groupes pour intégrer leurs commentaires sur l'objectif de conservation, les limites et les mesures de gestion de la ZPM proposée. Des observateurs des Premières Nations ont aussi assisté à certaines réunions du comité consultatif sur les récifs d'éponges. Les tentatives de rencontres avec la bande des Lax Kw'alaams se sont révélées infructueuses.

Les Premières Nations ont désigné les récifs d'éponges comme étant des zones d'une grande importance écologique qui méritent une protection particulière. Les Premières Nations de la côte centrale ont indiqué qu'elles n'appuient la pêche au chalut de fond dans aucune zone de la ZPM, ce qui respecte leur position générale en opposition au chalutage de fond sur la côte de la Colombie-Britannique. On interdirait les activités de pêche dans la ZPC et on élaborerait des mesures de gestion visant à réduire les risques potentiels présentés par les activités de pêche entrant en contact avec le fond dans la ZGA.

Des discussions ciblées sur la pêche autochtone à des fins alimentaires, sociales et rituelles se sont déroulées en 2011 et 2014 avec des représentants de la Central Coast Indigenous Resource Alliance (CCIRA). Les discussions et la correspondance de 2011 reflétaient l'appui à la décision d'interdire toutes les pêches dans la ZPC, incluant la pêche à des fins alimentaires, sociales et rituelles. Les discussions et la correspondance de 2014 continuent de refléter l'appui concernant la prohibition de la pêche à des fins alimentaires, sociales et rituelles dans la ZPC mais la CCLRA a déclaré une préférence pour son propre processus de prise de décision pour la fermeture de la pêche plutôt que pour une prohibition par l'entremise du Règlement de la ZPM.

Des préoccupations ont été soulevées par des Premières Nations en ce qui concerne l'importance de veiller à l'intégration d'autres processus dans la zone (par exemple la ZGICNP, la planification de l'utilisation des ressources marines par les Premières Nations).

Les Premières Nations recherchent un engagement continu quant à l'initiative de la ZPM, surtout en ce qui concerne la gestion de la ZPM. Elles soulignent également la nécessité de développer des mécanismes appropriés pour les consultations et la coopération continues sur les ZPM et la gestion des ZPM.

#### Districts régionaux

Les districts régionaux appuient la désignation de la ZPM en général.

Les districts régionaux de Skeena-Queen Charlotte, de Kitimat-Stikine et de la côte centrale ont tous été invités à siéger au comité consultatif sur les récifs d'éponges. Les districts régionaux de Skeena-Queen Charlotte et de Kitimat-Stikine ont nommé des observateurs au comité. La principale préoccupation des districts régionaux concerne le fait que le processus soit intégré à d'autres initiatives dans ces zones (surtout la ZGICNP).

## Non-renewable energy sector

The non-renewable energy sector is generally supportive of the MPA designation.

The primary concerns of the non-renewable energy sector, represented by Shell Canada and the Canadian Association of Petroleum Producers, are the accommodation of opportunity for horizontal directional drilling under the MPA and the zoning of the MPA in order for the area between the two central reefs to accommodate transmission cables and pipelines. To address the concern regarding transmission cables, the proposed Regulations allow cable laying and their repair under stated conditions in the AMZ, including the area between the two central reefs.

Concern was also expressed about whether seismic activity would be excluded from the MPA. It was determined that activities associated with oil and gas production, including seismic activity, would be prohibited under the general prohibitions in the proposed Regulations. Additionally, moratoria prohibiting offshore oil and gas activities in British Columbia remain in place. That decision could be revisited should regulatory regimes be established for these activities in the future.

With respect to the socio-economic overview and analysis report conducted by the Department for the Hecate Strait and Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs area of interest, the industry indicated that the analysis did not explicitly consider the dollar value of potential hydrocarbon resources in these areas. Natural Resources Canada has undertaken this analysis in its report *Economic and Strategic Significance of Conventional and Unconventional Oil and Gas Potential in Hecate Strait / Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs*. The findings of this report were considered in the development of the proposed Regulations.

## Renewable energy sector

The renewable energy sector is generally supportive of the MPA designation.

The sector was represented on the SRAC by representatives from the NaiKun Wind Energy Group. The main concern presented was that the area between the two central reefs should allow for the laying of transmission cables. This concern is addressed in the proposed Regulations through the general exception for cables in the AMZ, which allows for their use and repair under the stated conditions.

## Shipping industry

The shipping industry is generally supportive of the MPA designation.

The sector was represented on the SRAC by the Port of Prince Rupert and the North West and Canada Cruise Association. Support was conditional provided that vessel traffic is allowed to occur within the MPA. Navigation in accordance with the *Canada Shipping Act, 2001* and its regulations would be allowed in both the AMZ and the VAMZ, provided the vessel's anchor does not enter the CPZ.

## Marine conservation sector

The marine conservation sector is strongly supportive of the MPA designation.

The marine conservation sector was represented on the SRAC by the Canadian Parks and Wilderness Society — British

## Le secteur de l'énergie non renouvelable

Le secteur de l'énergie non renouvelable appuie la désignation de la ZPM dans son ensemble.

Les principales préoccupations du secteur de l'énergie non renouvelable, qui est représenté par Shell Canada et l'Association canadienne des producteurs pétroliers, concernent la possibilité de forage horizontal dirigé sous la ZPM et le zonage de la ZPM permettant d'installer des câbles de transmission et des pipelines dans la zone entre les deux récifs centraux. Pour aborder la préoccupation concernant les câbles de transmission, le règlement proposé autoriserait la pose de câbles et leur réparation, dans des conditions déterminées, dans la ZGA, y compris dans la région entre les deux récifs centraux.

Des préoccupations ont aussi été soulevées sur le fait de savoir si les activités sismiques seraient exclues de la ZPM. Il a été déterminé que les activités liées à la production pétrolière et gazière, y compris les activités sismiques, seraient interdites par les interdictions générales du règlement proposé. De plus, les moratoires interdisant les activités pétrolières et gazières en Colombie-Britannique sont toujours en place. Cette décision serait revue si des régimes réglementaires sont mis en place pour ces activités.

En ce qui a trait au rapport d'aperçu et d'analyse socio-économiques réalisé par le Ministère pour la zone d'intérêt des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte, l'industrie a indiqué que l'analyse n'a pas tenu explicitement compte de la valeur économique des ressources potentielles en hydrocarbures dans ces zones. Ressources naturelles Canada a entrepris cette analyse dans le cadre de son rapport *Economic and Strategic Significance of Conventional and Unconventional Oil and Gas Potential in Hecate Strait / Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs* (Importance économique et stratégique du potentiel pétrolier et gazier traditionnel et non traditionnel dans les récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte). Les résultats de ce rapport ont été pris en compte lors de l'élaboration du règlement proposé.

## Secteur de l'énergie renouvelable

Le secteur de l'énergie renouvelable appuie la désignation de la ZPM dans son ensemble.

Ce secteur était représenté au sein du comité consultatif sur les récifs d'éponges par des représentants du groupe NaiKun Wind Energy. La principale préoccupation présentée concerne le fait qu'il devrait être permis de poser des câbles de transmission dans la zone entre les deux récifs centraux. Cette préoccupation est abordée dans le règlement proposé par l'exception générale relative aux câbles dans la ZGA, qui autorise leur utilisation et leur réparation dans des conditions déterminées.

## Industrie du transport maritime

L'industrie du transport maritime appuie la désignation de la ZPM en général.

Le secteur était représenté sur le comité consultatif sur les récifs d'éponges par le port de Prince Rupert et la North West and Canada Cruise Association. Leur appui était conditionnel au fait que le passage des navires soit autorisé dans la ZPM. La navigation serait autorisée dans la ZGA et la ZVGA, aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* et de ses règlements, si l'ancre du navire n'entre pas dans la ZPC.

## Secteur de la conservation marine

Le secteur de la conservation marine appuie vivement la désignation de la ZPM.

Le secteur de la conservation marine était représenté sur le comité consultatif sur les récifs d'éponges par la Société pour

Columbia and the Living Oceans Society, both of which are members of the British Columbia Environmental Non-Governmental Organization Marine Planning Network. Additional consultation with the marine conservation sector took place through regular correspondence and bilateral meetings.

Concerns from this sector were identified over the allowance of industrial activities within the proposed MPA, and the perception that the precautionary approach would not be applied to the management of activities which present risks to the reef, especially sedimentation caused by bottom contact activities in the AMZ. These concerns would be addressed by a management approach that includes the proposed Regulations and a management plan that would both be based on assessments of the risks associated with human activities on the reefs. The proposed Regulations would prohibit any industrial activities, such as fishing or oil and gas activities, from occurring in the CPZ.

The marine conservation sector seeks continued engagement on the MPA initiative, particularly with respect to MPA management.

#### Commercial fishing industry

The commercial fishing industry is generally supportive of the MPA designation.

Commercial fishing interests were represented on the SRAC, and stakeholders were also consulted in bilateral meetings. The sectors that attended SRAC meetings or were consulted through bilateral meetings were the Canadian Groundfish Research and Conservation Society, the Area 'A' Crab Association, the Herring Conservation and Research Society, the United Fishermen and Allied Workers' Union, the Pacific Prawn Fishermen's Association, and the Pacific Halibut Management Association. Presentations and email updates were also made to various commercial fishing advisory committees, including the Groundfish Integrated Advisory Board, the Groundfish Forum, the Groundfish Trawl Advisory Committee, the Prawn Sectoral and Shrimp Sectoral advisory committees, the International Pacific Halibut Commission, the Groundfish Hook and Line Advisory Committee, the Sablefish Advisory Committee, and the Tuna Advisory Board.

The industry expressed concern that the process was rushed and not well integrated with other processes in the area. Moreover, they were concerned about the manner in which scientific information was presented and subsequently utilized in the decision-making process. This was especially noted in terms of varying views about the precautionary approach, namely the opinion of industry that there is currently no evidence of serious or irreversible harm from bottom contact activities in the AMZ, and that the approach utilized should allow for acceptable risk while additional research is undertaken, instead of adopting a zero risk approach. Efforts were made to allow sufficient opportunity for input, including giving Fisheries and Oceans Canada more time to perform additional scientific analysis to inform the boundaries of the MPA and allowing for further opportunity for the SRAC to achieve consensus.

To address concerns related to integration with other processes, Fisheries and Oceans Canada has been utilizing a subgroup of the existing Groundfish Integrated Advisory Board for preliminary discussions on proposed management measures in the AMZ and the VAMZ, to inform the development of a management plan. Membership of this subgroup has been expanded to include representatives of the Sport Fishing Advisory Board, the Pacific Prawn

la nature et les parcs du Canada (Colombie-Britannique) et la Living Oceans Society; ces deux sociétés sont membres de l'Environmental Non-Governmental Organization Marine Planning Network de la Colombie-Britannique. Des consultations additionnelles ont été tenues avec le secteur de la conservation marine au moyen d'une correspondance régulière et de réunions bilatérales.

Les préoccupations de ce secteur concernaient l'autorisation de la tenue d'activités industrielles dans la ZPM proposée, et l'impression que l'approche de précaution ne s'appliquerait pas à la gestion des activités présentant des risques pour le récif, surtout la sédimentation causée par des activités entrant en contact avec le fond dans la ZGA. Ces préoccupations seraient abordées par une méthode de gestion comprenant le règlement proposé et un plan de gestion qui se fonderaient sur des évaluations du risque associé aux activités anthropiques sur les récifs. Le règlement proposé interdirait toute activité industrielle, par exemple la pêche ou l'exploitation du gaz et du pétrole, dans la ZPC.

Le secteur de la conservation marine recherche un engagement continu dans l'initiative de la ZPM, surtout en ce qui concerne la gestion de la ZPM.

#### Industrie de la pêche commerciale

L'industrie de la pêche commerciale appuie la désignation de la ZPM en général.

Le secteur de la pêche commerciale était représenté sur le comité consultatif sur les récifs d'éponges, et les intervenants ont aussi été consultés lors de réunions bilatérales. Les secteurs qui ont participé aux réunions du comité ou qui ont été consultés lors de réunions bilatérales étaient la Canadian Groundfish Research and Conservation Society, la Area 'A' Crab Association, la Herring Conservation and Research Society, la United Fishermen and Allied Workers' Union, la Pacific Prawn Fishermen's Association ainsi que la Pacific Halibut Management Association. Des présentations et des mises à jour par courriel ont aussi été faites à divers comités consultatifs sur la pêche commerciale, y compris le Comité consultatif intégré sur le poisson de fond, le Forum sur le poisson de fond, le Conseil consultatif sur le poisson de fond pêché au chalut, les comités consultatifs sectoriels sur la crevette, la Commission internationale du flétan du Pacifique, le Comité consultatif sur les poissons pêchés à la ligne et à l'hameçon, le Comité consultatif de la pêche à la morue charbonnière, ainsi que le Conseil consultatif sur le thon.

L'industrie a exprimé des préoccupations à l'égard du processus qui aurait été précipité et ne serait pas bien intégré aux autres processus dans la zone. De plus, elle s'inquiète de la manière dont l'information scientifique a été présentée, puis utilisée dans le cadre du processus de prise de décision. Cela concernait surtout les opinions diverses sur l'approche de précaution, à savoir que l'industrie estime qu'il n'y a aucune preuve de dommages sérieux ou irréversibles associés aux activités entrant en contact avec le fond dans la ZGA, et que l'approche utilisée devrait permettre la prise de risques acceptables si des recherches additionnelles sont menées, au lieu d'interdire complètement la prise de risques. Des efforts ont été consentis pour donner suffisamment de temps pour formuler des commentaires, notamment pour que Pêches et Océans Canada réalise une autre analyse scientifique qui justifie les limites de la ZPM, et ainsi donner la possibilité au comité consultatif sur les récifs d'éponges de parvenir à un consensus.

Pour aborder les préoccupations liées à l'intégration à d'autres processus, Pêches et Océans Canada a formé un sous-groupe du Comité consultatif intégré sur le poisson de fond chargé de tenir des discussions préliminaires sur les mesures de gestion proposées dans la ZGA et la ZVGA, dans le but de documenter l'élaboration d'un plan de gestion. Le sous-groupe a été élargi et comprend désormais des représentants du Conseil consultatif sur la pêche

Fishermen's Association, the Canadian Parks and Wilderness Society, the Living Oceans Society, and the David Suzuki Foundation to ensure all current interests are represented.

To better understand possible risks from bottom contact activities, Fisheries and Oceans Canada initiated a Canadian Science Advisory Secretariat process to examine the effects of sedimentation on the glass sponge reefs in Hecate Strait. The science advisory report and associated research documents are available on the Canadian Science Advisory Secretariat publications Web site: <http://www.isdm-gdsi.gc.ca/csas-scscs/applications/Publications/index-eng.asp>.

#### Recreational fishing sector

The recreational fishing sector is generally supportive of the MPA designation.

Members of the recreational fishing sector were represented on the SRAC, but the voluntary nature of the Sport Fishing Advisory Board and the locations of the meetings precluded their ability to attend regularly.

Presentations and an email update regarding the MPA proposal were made to the North Coast Sport Fishing Advisory Board and the Main Board of the Sport Fishing Advisory Board. Additional email and telephone correspondence was also used to engage the recreational fishing sector. Representatives from the recreational fishing sector are present at the Groundfish Integrated Advisory Board subgroup meetings discussing proposed management measures in the AMZ and the VAMZ.

#### Rationale

As per the approach described in the *National Framework for Establishing and Managing Marine Protected Areas (1999)*, an overview and assessment of the area of interest was undertaken to determine the ecological, social, economic, and cultural significance of the glass sponge reefs. This information, which is summarized in the paragraphs below, supported the development of this regulatory initiative.

#### Ecological significance

The existence and formation of the reefs require a combination of unique geological conditions and the presence of particular reef-forming species of glass sponges. Small patches of reefs grow over time and coalesce to form large, irregular structures covering a discontinuous area of 1 000 km<sup>2</sup> and extending to 25 m in height. They are located in glacial troughs at depths between 140 m and 240 m and occur in areas with large, steep reef mounds and ridges and vast, flat sponge meadows. The sponges that make up the glass sponge reefs are unique habitat-forming species, long-lived and highly sensitive to disturbance, and are known to be nursery grounds for commercially important rockfish, finfish and shellfish species.

The MPA designation would provide a broad-based umbrella of long-term protection to safeguard this unique and fragile marine feature, to prevent species loss and allow ecosystem concerns to be addressed in a comprehensive manner through proactive regulation and integrated management.

#### Social and economic significance

The Hecate Strait and Queen Charlotte Sound glass sponge reefs are nationally and globally recognized as an important and

sportive, de la Pacific Prawn Fishermen's Association, de la Société pour la nature et les parcs du Canada, de la Living Oceans Society et de la Fondation David Suzuki de façon à ce que tous les intérêts en jeu soient représentés.

Afin de mieux comprendre les risques possibles associés aux activités entrant en contact avec le fond, Pêches et Océans Canada a entrepris un processus du Secrétariat canadien de consultation scientifique pour étudier les effets de la sédimentation sur les récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate. L'avis scientifique et les documents de recherche connexes peuvent être consultés sur le site Web des publications du Secrétariat canadien de consultation scientifique à l'adresse suivante : <http://www.isdm-gdsi.gc.ca/csas-scscs/applications/Publications/index-fra.asp>.

#### L'industrie de la pêche sportive

L'industrie de la pêche sportive appuie la désignation de la ZPM en général.

Des membres du secteur de la pêche sportive siégeaient au comité consultatif sur les récifs d'éponges, mais à cause de la nature bénévole du Conseil consultatif sur la pêche sportive ainsi que des lieux où se tenaient les réunions, ils n'ont pas pu assister à toutes les réunions.

Des présentations et une mise à jour par courriel concernant la proposition de ZPM ont été faites au Conseil consultatif sur la pêche sportive de la côte nord et au conseil principal du Conseil consultatif sur la pêche sportive. D'autres courriels et appels téléphoniques ont également servi à tenter d'obtenir la participation du secteur de la pêche sportive. Les représentants du secteur de la pêche sportive assistent aux réunions du sous-groupe du Comité consultatif intégré sur le poisson de fond portant sur les mesures de gestion proposées dans la ZGA et la ZVGA.

#### Justification

Conformément à la méthode décrite dans le *Cadre national pour l'établissement et la gestion des zones de protection marines (1999)*, un rapport d'aperçu et d'évaluation du site d'intérêt a été rédigé pour déterminer l'importance écologique, sociale, économique et culturelle des récifs d'éponges siliceuses. Les données du rapport, résumées dans les paragraphes ci-dessous, ont appuyé l'élaboration de l'initiative de règlement.

#### Importance écologique

L'existence et la formation des récifs nécessitent une combinaison de conditions géologiques uniques et la présence d'espèces particulières d'éponges siliceuses qui forment des récifs. Les petites parcelles de récifs s'accroissent avec le temps et fusionnent pour former de grandes structures irrégulières mesurant jusqu'à 25 m de hauteur et couvrant une zone discontinue de 1 000 km<sup>2</sup>. Les récifs se trouvent dans des auges glaciaires à des profondeurs allant de 140 à 240 m, dans des zones composées de grandes crêtes et buttes escarpées et de vastes surfaces planes couvertes d'éponges. Les éponges qui forment les récifs d'éponges siliceuses sont des espèces longévives uniques formant des habitats, et sont très vulnérables aux perturbations. On sait qu'elles servent d'aires d'alevinage à des espèces du genre *Sebastes*, des poissons à nageoires et des mollusques et crustacés d'importance commerciale.

La désignation de la ZPM fournirait une protection à long terme à grande échelle pour préserver cette caractéristique marine unique et fragile, empêcher la disparition d'espèces et permettre de traiter les préoccupations concernant l'écosystème de manière exhaustive par une réglementation proactive et une gestion intégrée.

#### Importance sociale et économique

Les récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte sont reconnus à l'échelle nationale et

exceptional marine habitat. General public support for the MPA has been high, as Canadians increasingly recognize the importance of proactive marine conservation and biodiversity protection. This public enthusiasm is exemplified by hundreds of letters encouraging protection written to the Department.

MPAs in general have been shown to result in a number of social and economic benefits such as sustainable fisheries, enhanced recreational opportunities, more effective outreach and education, and enhanced research and monitoring opportunities. The designation of this MPA may help support these social and economic benefits as well.

Currently, scientific knowledge about deep sea and glass sponge reef ecosystems and the factors influencing them is limited. As a relatively undisturbed and unique ecosystem, the MPA would serve as an important reference area that supports research opportunities, allows for a better understanding of the ecological processes at work in glass sponge environments, and improves understanding of their importance to fish and invertebrates.

#### Cultural significance

The MPA falls within claimed traditional territories for a number of coastal First Nations, as its boundaries overlap those identified in statements of intent filed with the British Columbia Treaty Commission by the Tsimshian First Nations (Gitga'at, Kitasoo/Xai'xais, Kitselas, Kitsumkalum and Metlakatla), the Heiltsuk First Nation and the Wuikinuxv First Nation. All of these groups are currently engaged in marine planning processes for their claimed traditional territories. The sponge reefs are of particular interest to the Gitxaala First Nation, the Gitga'at First Nation, the Kitasoo/Xai'xais First Nation, the Heiltsuk First Nation, and the Wuikinuxv First Nation. The following sections were provided by First Nations groups to reflect their views of the cultural significance of the glass sponge reefs.

#### Gitxaala First Nation

Gitxaala First Nation representatives maintain the following: "Specifically, the northern and central reef areas have an important place in the history of the Gitxaala people. Through discussions with Gitxaala Elders it is also evident that these areas have great significance to the spiritual connection that the Gitxaala people have with their territory. The stories and history of these special places have been passed down from generation to generation and continue to be an integral part of Gitxaala's culture. Protection of these reefs would assist Gitxaala with the protection and perseverance of its status of a unique people with a unique culture."

#### Gitga'at First Nation

Gitga'at First Nation representatives maintain the following: "The Hecate Strait portion of the Gitga'at First Nation territory is an important area for harvesting their traditional foods, and vital nursery and rearing habitat for the fish, plants and animals that sustain the Gitga'at people. Gitga'at First Nation traditional knowledge tells them that their outer waters are important areas that need to be protected. Contemporary science has not always agreed with their assessments but the Gitga'at people look to marine planning and protected area processes as a way to combine their efforts to do their best to ensure the sustainability of all of their resources."

internationale comme un habitat marin important et exceptionnel. La ZPM jouit d'un fort soutien de la part du grand public, car la population canadienne reconnaît de plus en plus l'importance d'être proactif en ce qui a trait à la conservation marine et à la protection de la biodiversité. L'enthousiasme de la population est démontré par les centaines de lettres envoyées au Ministère pour encourager la mise en place de mesures de protection.

Il a été démontré que les ZPM en général apportent un grand nombre d'avantages sociaux et économiques comme des pêches durables, davantage de possibilités récréatives, une sensibilisation et une éducation plus efficaces, ainsi que des possibilités accrues de recherche et de suivi. La désignation de cette ZPM pourrait également aider à soutenir ces avantages sociaux et économiques.

Actuellement, on dispose de connaissances scientifiques limitées sur les écosystèmes des grands fonds et des récifs d'éponges siliceuses ainsi que sur les facteurs qui ont une incidence sur eux. En tant qu'écosystème unique relativement intact, la ZPM servirait d'importante zone de référence offrant plusieurs possibilités de recherche et permettant de mieux comprendre les processus écologiques en œuvre dans les environnements d'éponges siliceuses et leur importance pour les poissons et les invertébrés.

#### Importance culturelle

La ZPM fait partie de territoires traditionnels revendiqués par plusieurs Premières Nations côtières, car ses limites chevauchent celles de déclarations d'intention soumises par les Premières Nations Tsimshian (Gitga'at, Kitasoo/Xai'xais, Kitselas, Kitsumkalum et Metlakatla) et les Premières Nations Heiltsuk et Wuikinuxv à la Commission des traités de la Colombie-Britannique. Tous ces groupes mènent actuellement des processus de planification marine concernant leurs territoires traditionnels revendiqués. Les récifs d'éponges revêtent un intérêt particulier pour les Premières Nations Gitxaala, Gitga'at, Kitasoo/Xai'xais, Wuikinuxv et Heiltsuk. Les sections qui suivent ont été fournies par les groupes des Premières Nations afin de présenter leurs positions sur l'importance culturelle des récifs d'éponges siliceuses.

#### Première Nation Gitxaala

Les représentants de la Première Nation Gitxaala soutiennent ce qui suit :

« Les zones du récif nord et des récifs centraux jouent un rôle particulièrement important dans l'histoire de la nation Gitxaala. Après des discussions avec les aînés Gitxaala, il semble évident que ces zones jouent un rôle primordial dans le lien spirituel que cette nation entretient avec son territoire. Les contes et l'histoire liés à ces endroits particuliers se sont transmis de génération en génération et font toujours partie intégrante de la culture de cette nation. La protection de ces récifs aiderait la nation Gitxaala à protéger et à conserver son statut de peuple unique ayant une culture unique. »

#### Première Nation Gitga'at

Les représentants de la Première Nation Gitga'at soutiennent ce qui suit :

« La partie du détroit d'Hécate dans le territoire de la Première Nation Gitga'at constitue une importante zone de pêche d'aliments traditionnels et une aire d'alevinage et de croissance essentielle aux poissons, aux plantes et aux animaux qui assurent la subsistance du peuple Gitga'at. Le savoir traditionnel de la Première Nation Gitga'at révèle que les eaux côtières sont des zones capitales qu'il faut protéger. Les sciences contemporaines ne sont pas toujours en accord avec ces évaluations, mais le peuple Gitga'at considère les processus de planification marine et de protection des zones comme une façon de conjuguer ses efforts pour assurer au mieux la durabilité de toutes ses ressources. »



**Kitasoo/Xai'xais First Nation**

Kitasoo/Xai'xais First Nation representatives maintain the following:

“The marine resources in Kitasoo/Xai'xais territory have sustained their people since time immemorial. As a people, the Kitasoo/Xai'xais have practiced ‘balance’ in managing their marine resources, ensuring sustainable use that benefits current and future generations. The central sponge reef areas off of Aristazabal and Price Islands are important ecological and nursery areas for many species integral to the Kitasoo/Xai'xais traditional diet. Protection of the sponge reefs would help contribute to the long term sustainability of, and access to, many species important to the Kitasoo/Xai'xais Nation.”

**Heiltsuk First Nation**

Heiltsuk First Nation representatives maintain the following:

“The Heiltsuk people and their culture are inextricably linked to the marine environment and resources. *Gvi'ilas*, or ‘laws of the Heiltsuk,’ have ensured that the ocean has provided for generations of Heiltsuk people. The central and southern sponge reef areas in Queen Charlotte Sound are important ecological and nursery areas for many species integral to the Heiltsuk traditional diet. Through the long-term protection of the sponge reefs the Heiltsuk would contribute to continued access to many species important to their Nation.”

**Wuikinuxv First Nation**

Wuikinuxv First Nation representatives maintain the following:

“The Wuikinuxv have always believed that everything is connected, that they are part of the ecosystem, and that their actions affect its natural balance. This belief has guided the Wuikinuxv's management of marine resources in their territory since time immemorial. The southern sponge reef area in Queen Charlotte Sound is important to the long-term sustainability of many species important to the Wuikinuxv people and its protection is an important step toward a return to the natural balance that would ensure marine resources so integral to the Wuikinuxv are there for future generations.”

**Implementation, enforcement and service standards**

Complementary to the direction provided by the proposed Regulations, an MPA management plan would be developed following designation, providing management direction on implementing the proposed Regulations, and detailing a comprehensive set of conservation and management measures for the MPA. The management plan would clearly define the MPA's purpose and management direction and would address matters such as monitoring, enforcement, compliance, and stewardship. It would also provide the detail required to ensure that the rationale for management decisions and approvals is clearly justified and understood.

The plan would also describe and define the roles and responsibilities of any advisory bodies that may be established following MPA designation to provide advice to Fisheries and Oceans Canada regarding MPA management.

**Première Nation Kitasoo/Xai'xais**

Les représentants de la Première Nation Kitasoo/Xai'xais soutiennent ce qui suit :

« Les ressources marines au sein du territoire Kitasoo/Xai'xais assurent la subsistance de ce peuple depuis des temps immémoriaux. En tant que peuple, les Kitasoo/Xai'xais ont cherché à atteindre l'équilibre dans la gestion de leurs ressources marines, assurant ainsi une utilisation durable qui soit avantageuse pour les générations actuelles et futures. Les zones centrales de récifs d'éponges au large des îles Aristazabal et Price forment d'importantes aires écologiques et d'alevinage pour plusieurs espèces faisant partie du régime alimentaire traditionnel du peuple Kitasoo/Xai'xais. La protection des récifs d'éponges aiderait à contribuer à la durabilité à long terme de nombreuses espèces importantes pour la nation Kitasoo/Xai'xais ainsi qu'à l'accès à ces espèces. »

**Première Nation Heiltsuk**

Les représentants de la Première Nation Heiltsuk soutiennent ce qui suit :

« Le peuple Heiltsuk et sa culture sont inextricablement liés au milieu marin et à ses ressources. Les *Gvi'ilas*, ou « lois des Heiltsuk », ont permis de s'assurer que l'océan subviendrait aux besoins du peuple Heiltsuk pendant des générations. Les zones des récifs centraux et du récif du sud dans le bassin de la Reine-Charlotte constituent d'importantes aires écologiques et d'alevinage pour de nombreuses espèces faisant partie du régime alimentaire traditionnel du peuple Heiltsuk. Grâce à la protection à long terme des récifs d'éponges, le peuple Heiltsuk pourrait contribuer à l'accès continu à de nombreuses espèces importantes pour cette nation. »

**Première Nation Wuikinuxv**

Les représentants de la Première Nation Wuikinuxv soutiennent ce qui suit :

« La Première Nation Wuikinuxv a toujours cru que tout est intimement lié, qu'elle fait partie intégrante de l'écosystème et que ses actions ont une incidence sur l'équilibre naturel. Cette croyance guide le peuple Wuikinuxv dans la gestion des ressources marines sur son territoire depuis des temps immémoriaux. La zone du récif sud dans le bassin de la Reine-Charlotte est essentielle à la durabilité à long terme de nombreuses espèces importantes pour le peuple Wuikinuxv, et sa protection est une étape décisive vers un retour à l'équilibre naturel qui assurerait la survie des ressources marines si précieuses pour le peuple Wuikinuxv et les générations futures. »

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

Pour compléter l'orientation fournie par le règlement proposé, un plan de gestion de la ZPM serait élaboré après la désignation afin d'orienter la gestion de la mise en œuvre du règlement proposé et de détailler un ensemble exhaustif de mesures de conservation et de gestion pour la ZPM. Le plan de gestion définirait clairement l'objectif et l'orientation de la ZPM et il aborderait des sujets comme la surveillance, l'application de la loi, la conformité et l'intendance. Il fournirait également les détails requis pour que la justification des décisions de gestion et des approbations soit claire et comprise.

Le plan décrirait et définirait aussi les rôles et les responsabilités de tout organisme consultatif qui serait établi à la suite de la désignation de la ZPM dans le but de formuler des avis à l'intention de Pêches et Océans Canada quant à la gestion de la ZPM.

As the lead federal authority for the MPA, Fisheries and Oceans Canada would have overall responsibility for ensuring compliance with, and enforcement of, the proposed Regulations. This would be undertaken through the Department's legislated mandate and responsibilities under the *Oceans Act* and the *Fisheries Act*, as well as other departmental legislation regarding fisheries conservation, environmental protection, habitat protection and marine safety. Enforcement officers designated by the Minister according to section 39 of the *Oceans Act* would enforce the proposed Regulations for these areas. Enforcement of the proposed Regulations and offences would be dealt with under section 37 of the *Oceans Act*.

Contravention of the proposed Regulations would carry fines of up to \$500,000 under section 37 of the *Oceans Act*. Contraventions of activity approvals and conditions could also result in charges under other applicable Canadian legislation.

In general, compliance with the proposed Regulations is anticipated to be high. This assessment is based on current industry practice in relation to the Hecate Strait and Queen Charlotte Sound glass sponge reefs and cooperation from partner marine agencies.

#### Performance measurement and evaluation

A detailed conservation objective and indicators focused on the structural habitat, biological diversity and ecosystem function of the glass sponge reefs would be identified for the MPA and outlined in a management plan. A monitoring plan, including indicators and associated impact thresholds developed using a risk-based approach, would provide the mechanism to determine the effectiveness of management measures in the MPA and whether the conservation objective is being met. The management plan would be reviewed every five years.

#### Contact

Victoria Sheppard  
Acting Manager  
Marine Conservation Program  
Integrated Oceans Management Branch  
Fisheries and Oceans Canada  
200 Kent Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0E6

En tant qu'autorité compétente principale pour la ZPM, Pêches et Océans Canada assumerait la responsabilité générale d'assurer la conformité au règlement proposé, ainsi que son application. Ces activités seraient réalisées dans le cadre du mandat du Ministère et de ses responsabilités en vertu de la *Loi sur les océans*, de la *Loi sur les pêches* et de toute autre loi ministérielle concernant la conservation des pêches, la protection de l'environnement, la protection de l'habitat et la sécurité maritime. Des agents d'application de la loi désignés par le ministre conformément à l'article 39 de la *Loi sur les océans* appliqueraient le règlement proposé dans les zones visées. L'application du règlement proposé et les infractions seraient traitées en vertu de l'article 37 de la *Loi sur les océans*.

Quiconque commet une infraction au règlement proposé serait passible, en vertu de l'article 37 de la *Loi sur l'océan*, d'amendes pouvant aller jusqu'à 500 000 \$. Le fait de contrevenir aux approbations d'activités et aux conditions pourrait aussi se traduire par des accusations en vertu d'autres lois canadiennes applicables.

Globalement, on s'attend à un fort taux de conformité au règlement proposé. Cette évaluation est basée sur la pratique actuelle de l'industrie en lien avec les récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte, et la coopération des organismes partenaires dans le domaine maritime.

#### Mesures de rendement et évaluation

Un objectif de conservation détaillé et des indicateurs axés sur l'habitat structurel, la diversité biologique et la fonction écosystémique des récifs d'éponges siliceuses seraient recensés pour la ZPM et décrits dans un plan de gestion. Un plan de suivi, qui inclut des indicateurs et les seuils d'impact connexes élaborés à l'aide d'une approche fondée sur le risque, fournirait un mécanisme pour déterminer l'efficacité des mesures de gestion dans la ZPM et si l'objectif de conservation est atteint. Le plan de gestion serait examiné tous les cinq ans.

#### Personne-ressource

Victoria Sheppard  
Gestionnaire intérimaire  
Programme de conservation marine  
Gestion intégrée des océans  
Pêches et Océans Canada  
200, rue Kent  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0E6

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 35(3) of the *Oceans Act*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *Hecate Strait and Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs Marine Protected Areas Regulations*.

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 Victoria Sheppard, Acting Manager, Marine Conservation Programs, Integrated Oceans Management, Department of Fisheries and Oceans, 200 Kent Street, 12E213, Ottawa, Ontario

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 31

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 35(3) de la *Loi sur les océans*<sup>a</sup>, se propose de prendre le *Règlement sur les zones de protection marine des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte*, 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 Victoria Sheppard, gestionnaire intérimaire, Programmes de conservation marine, Gestion intégrée des océans, ministère des Pêches et des Océans, 200, rue Kent, 12E213, Ottawa (Ontario)

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 31

K1A 0E6 (tel.: 613-998-8942; email: Victoria.Sheppard@dfompo.gc.ca).

Ottawa, June 18, 2015

JURICA ČAPKUN  
Assistant Clerk of the Privy Council

## HECATE STRAIT AND QUEEN CHARLOTTE SOUND GLASS SPONGE REEFS MARINE PROTECTED AREAS REGULATIONS

### INTERPRETATION

#### Definitions

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

“glass sponge reefs”  
« récifs d'éponges siliceuses »

“glass sponge reefs” means the glass sponge reefs that lie within the Marine Protected Areas.

“Marine Protected Areas”  
« zones de protection marine »

“Marine Protected Areas” means the areas of the sea that are designated by section 2.

Geographical coordinates

(2) In the Schedules, all geographical coordinates (latitude and longitude) are expressed in the North America Datum 1983 (NAD 83) geodetic reference system.

### DESIGNATION

Marine Protected Areas

**2.** (1) The following areas of the sea are designated as the Hecate Strait and Queen Charlotte Sound Glass Sponge Reefs Marine Protected Areas:

(a) the Northern Reef Marine Protected Area, depicted in Schedule 1 and bounded by a series of rhumb lines drawn from points A to L, the coordinates of which are set out in that Schedule, and then back to point A;

(b) the Central Reefs Marine Protected Area, depicted in Schedule 1 and bounded by a series of rhumb lines drawn from points M to Y, the coordinates of which are set out in that Schedule, and then back to point M; and

(c) the Southern Reef Marine Protected Area, depicted in Schedule 1 and bounded by a series of rhumb lines drawn from points Z to EE, the coordinates of which are set out in that Schedule, and then back to point Z.

Seabed, subsoil and water column

(2) Each Marine Protected Area consists of the seabed, the subsoil to a depth of 20 m and the water column above the seabed.

### MARINE PROTECTED AREAS

#### NORTHERN REEF MARINE PROTECTED AREA

Northern Reef Marine Protected Area

**3.** (1) The Northern Reef Marine Protected Area consists of a core protection zone, a vertical adaptive management zone and an adaptive management zone.

K1A 0E6 (tél. : 613-998-8942; courriel : Victoria.Sheppard@dfompo.gc.ca).

Ottawa, le 18 juin 2015

Le greffier adjoint du Conseil privé  
JURICA ČAPKUN

## RÈGLEMENT SUR LES ZONES DE PROTECTION MARINE DES RÉCIFS D'ÉPONGES SILICEUSES DU DÉTROIT D'HÉCATE ET DU BASSIN DE LA REINE-CHARLOTTE

### DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

#### Définitions

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

« récifs d'éponges siliceuses » Les récifs d'éponges siliceuses qui se trouvent dans les zones de protection marine.

« récifs d'éponges siliceuses »  
“glass sponge reefs”

« zones de protection marine » S'entend des espaces maritimes désignés aux termes de l'article 2.

« zones de protection marine »  
“Marine Protected Areas”

(2) Dans les annexes, les coordonnées géographiques — latitude et longitude — sont exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83).

Coordonnées géographiques

### DÉSIGNATION

**2.** (1) Sont désignés « zones de protection marine des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte » les espaces maritimes suivants :

Zones de protection marine

a) la zone de protection marine du récif nord illustrée à l'annexe 1 et délimitée par les loxodromies reliant les points A à L, dont les coordonnées figurent à cette annexe, puis revenant au point A;

b) la zone de protection marine des récifs centraux illustrée à l'annexe 1 et délimitée par les loxodromies reliant les points M à Y, dont les coordonnées figurent à cette annexe, puis revenant au point M;

c) la zone de protection marine du récif sud illustrée à l'annexe 1 et délimitée par les loxodromies reliant les points Z à EE, dont les coordonnées figurent à cette annexe, puis revenant au point Z.

(2) Chacune des zones de protection marine se compose du fond marin, du sous-sol jusqu'à une profondeur de 20 mètres et des eaux surjacentes au fond marin.

Fond marin, sous-sol et eaux surjacentes

### ZONES DE PROTECTION MARINE

#### ZONE DE PROTECTION MARINE DU RÉCIF NORD

**3.** (1) La zone de protection marine du récif nord se compose d'une zone de protection centrale, d'une zone verticale de gestion adaptative et d'une zone de gestion adaptative.

Zone de protection marine du récif nord

Core protection zone	(2) The core protection zone consists of the seabed, the subsoil to a depth of 20 m and the water column above the seabed to a depth of 100 m below the sea surface. The boundaries of the core protection zone are represented by a series of rhumb lines drawn from points 1 to 12, the coordinates of which are set out in Schedule 2, and then back to point 1.	(2) La zone de protection centrale se compose du fond marin, du sous-sol jusqu'à une profondeur de 20 mètres et des eaux surjacentes au fond marin jusqu'à une profondeur de 100 mètres sous la surface de la mer et est délimitée par les loxodromies reliant les points 1 à 12, dont les coordonnées figurent à l'annexe 2, puis revenant au point 1.	Zone de protection centrale
Vertical adaptive management zone	(3) The vertical adaptive management zone consists of the water column that extends above the core protection zone to the sea surface.	(3) La zone verticale de gestion adaptative se compose des eaux surjacentes à la zone de protection centrale jusqu'à la surface de la mer.	Zone verticale de gestion adaptative
Adaptive management zone	(4) The adaptive management zone consists of the seabed, subsoil and waters of the Northern Reef Marine Protected Area that are not part of the core protection zone or the vertical adaptive management zone.	(4) La zone de gestion adaptative se compose du fond marin, du sous-sol et des eaux de la zone de protection marine du récif nord qui ne font pas partie de la zone de protection centrale ni de la zone verticale de gestion adaptative.	Zone de gestion adaptative
<b>CENTRAL REEFS MARINE PROTECTED AREA</b>		<b>ZONE DE PROTECTION MARINE DES RÉCIFS CENTRAUX</b>	
Central Reefs Marine Protected Area	<b>4.</b> (1) The Central Reefs Marine Protected Area is composed of two core protection zones (Zone A and Zone B), two vertical adaptive management zones and an adaptive management zone.	<b>4.</b> (1) La zone de protection marine des récifs centraux se compose de deux zones de protection centrale (zones A et B), de deux zones verticales de gestion adaptative et d'une zone de gestion adaptative.	Zone de protection marine des récifs centraux
Core protection zone (Zone A)	(2) Zone A consists of the seabed, the subsoil to a depth of 20 m and the water column above the seabed to a depth of 120 m below the sea surface. The boundaries of Zone A are represented by a series of rhumb lines drawn from points 13 to 23, the coordinates of which are set out in Schedule 3, and then back to point 13.	(2) La zone A se compose du fond marin, du sous-sol jusqu'à une profondeur de 20 mètres et des eaux surjacentes au fond marin jusqu'à une profondeur de 120 mètres sous la surface de la mer et est délimitée par les loxodromies reliant les points 13 à 23, dont les coordonnées figurent à l'annexe 3, puis revenant au point 13.	Zone de protection centrale : zone A
Core protection zone (Zone B)	(3) Zone B consists of the seabed, the subsoil to a depth of 20 m and the water column above the seabed to a depth of 120 m below the sea surface. The boundaries of Zone B are represented by a series of rhumb lines drawn from points 24 to 32, the coordinates of which are set out in Schedule 3, and then back to point 24.	(3) La zone B se compose du fond marin, du sous-sol jusqu'à une profondeur de 20 mètres et des eaux surjacentes au fond marin jusqu'à une profondeur de 120 mètres sous la surface de la mer et est délimitée par les loxodromies reliant les points 24 à 32, dont les coordonnées figurent à l'annexe 3, puis revenant au point 24.	Zone de protection centrale : zone B
Vertical adaptive management zones	(4) The vertical adaptive management zones consist of the water columns that extend above Zone A and Zone B to the sea surface.	(4) Les zones verticales de gestion adaptative se composent des eaux surjacentes aux zones A et B jusqu'à la surface de la mer.	Zones verticales de gestion adaptative
Adaptive management zone	(5) The adaptive management zone consists of the seabed, subsoil and waters of the Central Reefs Marine Protected Area that are not part of the core protection zones or the vertical adaptive management zones.	(5) La zone de gestion adaptative se compose du fond marin, du sous-sol et des eaux de la zone de protection marine des récifs centraux qui ne font pas partie des zones de protection centrale ni des zones verticales de gestion adaptative.	Zone de gestion adaptative
<b>SOUTHERN REEF MARINE PROTECTED AREA</b>		<b>ZONE DE PROTECTION MARINE DU RÉCIF SUD</b>	
Southern Reef Marine Protected Area	<b>5.</b> (1) The Southern Reef Marine Protected Area is composed of a core protection zone, a vertical adaptive management zone and an adaptive management zone.	<b>5.</b> (1) La zone de protection marine du récif sud se compose d'une zone de protection centrale, d'une zone verticale de gestion adaptative et d'une zone de gestion adaptative.	Zone de protection marine du récif sud
Core protection zone	(2) The core protection zone consists of the seabed, the subsoil to a depth of 20 m and the water column above the seabed to a depth of 146 m below the sea surface. The boundaries of the core protection zone are represented by a series of rhumb lines drawn from points 33 to 39, the coordinates of which are set out in Schedule 4, and then back to point 33.	(2) La zone de protection centrale se compose du fond marin, du sous-sol jusqu'à une profondeur de 20 mètres et des eaux surjacentes au fond marin jusqu'à une profondeur de 146 mètres sous la surface de la mer et est délimitée par les loxodromies reliant les points 33 à 39, dont les coordonnées figurent à l'annexe 4, puis revenant au point 33.	Zone de protection centrale
Vertical adaptive management zone	(3) The vertical adaptive management zone consists of the water column that extends above the core protection zone to the sea surface.	(3) La zone verticale de gestion adaptative se compose des eaux surjacentes à la zone de protection centrale jusqu'à la surface de la mer.	Zone verticale de gestion adaptative
Adaptive management zone	(4) The adaptive management zone consists of the seabed, subsoil and waters of the Southern Reef Marine Protected Area that are not part of the core	(4) La zone de gestion adaptative se compose du fond marin, du sous-sol et des eaux de la zone de protection marine du récif sud qui ne font pas partie	Zone de gestion adaptative

protection zone or the vertical adaptive management zone.

de la zone de protection centrale ni de la zone verticale de gestion adaptative.

#### PROHIBITED ACTIVITIES

Prohibition

**6.** It is prohibited in the Marine Protected Areas to

(a) carry out any activity that disturbs, damages, destroys or removes any living marine organism or any part of its habitat or is likely to do so; or

(b) carry out any scientific research or monitoring, or any educational activity, unless it is part of an activity plan that has been approved by the Minister.

#### ACTIVITÉS INTERDITES

**6.** Il est interdit dans les zones de protection marine :

Activités interdites

- a) d'exercer toute activité qui perturbe, endommage, détruit ou retire de sa zone de protection marine tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat, ou qui risque de le faire;
- b) d'exercer toute activité de recherche ou de suivi scientifique ou toute activité éducative qui ne fait pas partie d'un plan d'activité approuvé par le ministre.

#### EXCEPTIONS

Permitted activities

**7.** Despite paragraph 6(a), the following activities may be carried out in the Marine Protected Areas:

(a) fishing in the adaptive management and vertical adaptive management zones if

(i) the fishing is not likely to result in the damage, destruction or removal of any part of the glass sponge reefs,

(ii) the fishing is carried out in accordance with the *Fisheries Act* and its regulations,

(iii) the fishing is carried out in accordance with the *Coastal Fisheries Protection Act* and its regulations,

(iv) in the case of commercial fishing in a vertical adaptive management zone, the fishing is carried out by means of midwater trawl, midwater hook and line, troll, seine or gillnet and the gear does not enter a core protection zone, and

(v) in the case of recreational fishing in a vertical adaptive management zone, the fishing is carried out by means of midwater hook and line and the gear does not enter a core protection zone;

(b) navigation of vessels in the adaptive management and vertical adaptive management zones that is carried out

(i) in accordance with the *Canada Shipping Act, 2001* and its regulations, and

(ii) without any anchor entering a core protection zone;

(c) the laying, maintenance or repair of cables in the adaptive management zones if the laying, maintenance or repair is not likely to result in the damage, destruction or removal of any part of the glass sponge reefs;

(d) any activity that is carried out for the purpose of public safety, national defence, national security, law enforcement or responding to an emergency; and

(e) any activity that is part of an activity plan that has been approved by the Minister.

#### EXCEPTIONS

**7.** Malgré l'alinéa 6a), il est permis d'exercer les activités ci-après dans les zones de protection marine :

Activités permises

a) la pêche pratiquée dans les zones de gestion adaptative ou dans les zones verticales de gestion adaptative si, à la fois :

(i) elle ne risque pas d'endommager, de détruire ou de retirer de sa zone de protection marine toute partie des récifs d'éponges siliceuses,

(ii) elle est pratiquée conformément à la *Loi sur les pêches* et à ses règlements,

(iii) elle est pratiquée conformément à la *Loi sur la protection des pêches côtières* et à ses règlements,

(iv) dans le cas de la pêche commerciale dans une zone verticale de gestion adaptative, elle est pratiquée avec des engins de pêche à la traîne, des sennes ou des filets maillants, des chaluts pélagiques ou des lignes et des hameçons placés entre deux eaux sans qu'aucun de ces engins ne pénètre dans la zone de protection centrale,

(v) dans le cas de la pêche sportive dans une zone verticale de gestion adaptative, elle est pratiquée avec des lignes et des hameçons placés entre deux eaux sans qu'aucun de ces engins ne pénètre dans la zone de protection centrale;

b) la navigation de bâtiments dans les zones de gestion adaptative ou dans les zones verticales de gestion adaptative si, à la fois :

(i) elle est conforme à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à ses règlements,

(ii) aucune ancre ne pénètre dans la zone de protection centrale;

c) l'installation, la réparation et l'entretien de câbles dans les zones de gestion adaptative, si ces activités ne risquent pas d'endommager, de détruire ou de retirer de sa zone de protection marine toute partie des récifs d'éponges siliceuses;

d) toute activité visant à assurer la sécurité publique, la défense nationale, la sécurité nationale ou l'application de la loi, ou à répondre à une situation d'urgence;

e) toute activité faisant partie d'un plan d'activité approuvé par le ministre.

## ACTIVITY PLAN

Submission of activity plan

**8.** (1) Any person may submit to the Minister an activity plan for the carrying out of scientific research or monitoring, or educational activities, in the Marine Protected Areas.

Activity plan

- (2) The activity plan must contain
- (a) the person's name, address, telephone number and email address;
  - (b) if the plan is submitted by an institution or organization, the name of the individual who will be responsible for the proposed activity and their title, address, telephone number and email address;
  - (c) the name of each vessel that the person proposes to use to carry out the activity, its state of registration and registration number, its radio call sign and the name and address of its owner, master and any operator;
  - (d) the proposed dates of the vessel's first entry into and final exit from the Marine Protected Areas, and any proposed alternative dates;
  - (e) the geographic coordinates of the site of the proposed activity and a map that shows the location of the activity within the boundaries of the Marine Protected Areas;
  - (f) a list of any substances that may be deposited during the proposed activity in the Marine Protected Areas — other than substances that are authorized by the *Canada Shipping Act, 2001* and its regulations to be deposited in the navigation of a vessel — and the quantity and concentration of each substance;
  - (g) a detailed description of the proposed activity and its purpose;
  - (h) a general description of any study, report or other work that is anticipated to result from the proposed activity, and its anticipated date of completion;
  - (i) a description of any scientific research or monitoring, or educational activities, that the person has previously carried out in the Marine Protected Areas or anticipates carrying out in those areas in the future; and
  - (j) a description of any measures to be taken to monitor, avoid, minimize or mitigate any environmental effects of the proposed activity.

Approval of activity plans

- 9.** (1) The Minister must approve an activity plan if
- (a) the scientific research or monitoring activities set out in the plan are not likely to adversely impact the biological, chemical or oceanographic processes that maintain or enhance the biodiversity, structural habitat or ecosystem function of the glass sponge reefs and will serve to
    - (i) increase knowledge of the biodiversity, structural habitat or ecosystem function of the Marine Protected Areas,
    - (ii) assist in the management of the Marine Protected Areas, or
    - (iii) assist in the evaluation of the effectiveness of any measures taken to conserve and protect the Marine Protected Areas; and

## PLAN D'ACTIVITÉ

**8.** (1) Toute personne peut présenter au ministre un plan d'activité portant sur une activité de recherche ou de suivi scientifique ou une activité éducative dans les zones de protection marine.

Présentation d'un plan d'activité

- (2) Le plan d'activité comporte les renseignements et documents suivants :
- a) les nom, adresse, numéro de téléphone et adresse électronique de la personne;
  - b) si le plan d'activité est présenté par une institution ou une organisation, le nom du responsable de l'activité proposée, ses titre, adresse, numéro de téléphone et adresse électronique;
  - c) le nom de chaque bâtiment que la personne prévoit utiliser dans l'exercice de l'activité, l'État d'immatriculation du bâtiment, son numéro d'enregistrement, son indicatif d'appel radio et les nom et adresse de son propriétaire, de son capitaine et de tout exploitant;
  - d) les dates prévues de la première entrée du bâtiment dans les zones de protection marine et de sa dernière sortie, et toute autre date prévue;
  - e) les coordonnées géographiques du site de l'activité proposée ainsi qu'une carte indiquant l'emplacement de l'activité dans les limites des zones de protection marine;
  - f) une liste de toutes les substances susceptibles d'être rejetées dans les zones de protection marine pendant l'activité proposée, autres que celles dont le rejet est autorisé en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ou de ses règlements lors de la navigation de bâtiments, ainsi que les quantité et concentration de chacune de ces substances;
  - g) une description détaillée de l'activité proposée et de son objectif;
  - h) une description générale de tout rapport, étude ou autre ouvrage qui résulterait de l'activité proposée et la date prévue de leur achèvement;
  - i) une description de toute activité de recherche ou de suivi scientifique ou de toute activité éducative que la personne a exercée précédemment dans les zones de protection marine et une description de celles qu'elle prévoit y exercer ultérieurement;
  - j) une description de toute mesure prévue pour éviter, atténuer, minimiser et surveiller les effets environnementaux de l'activité proposée.

Plan d'activité

**9.** (1) Le ministre approuve le plan d'activité si les conditions ci-après sont remplies :

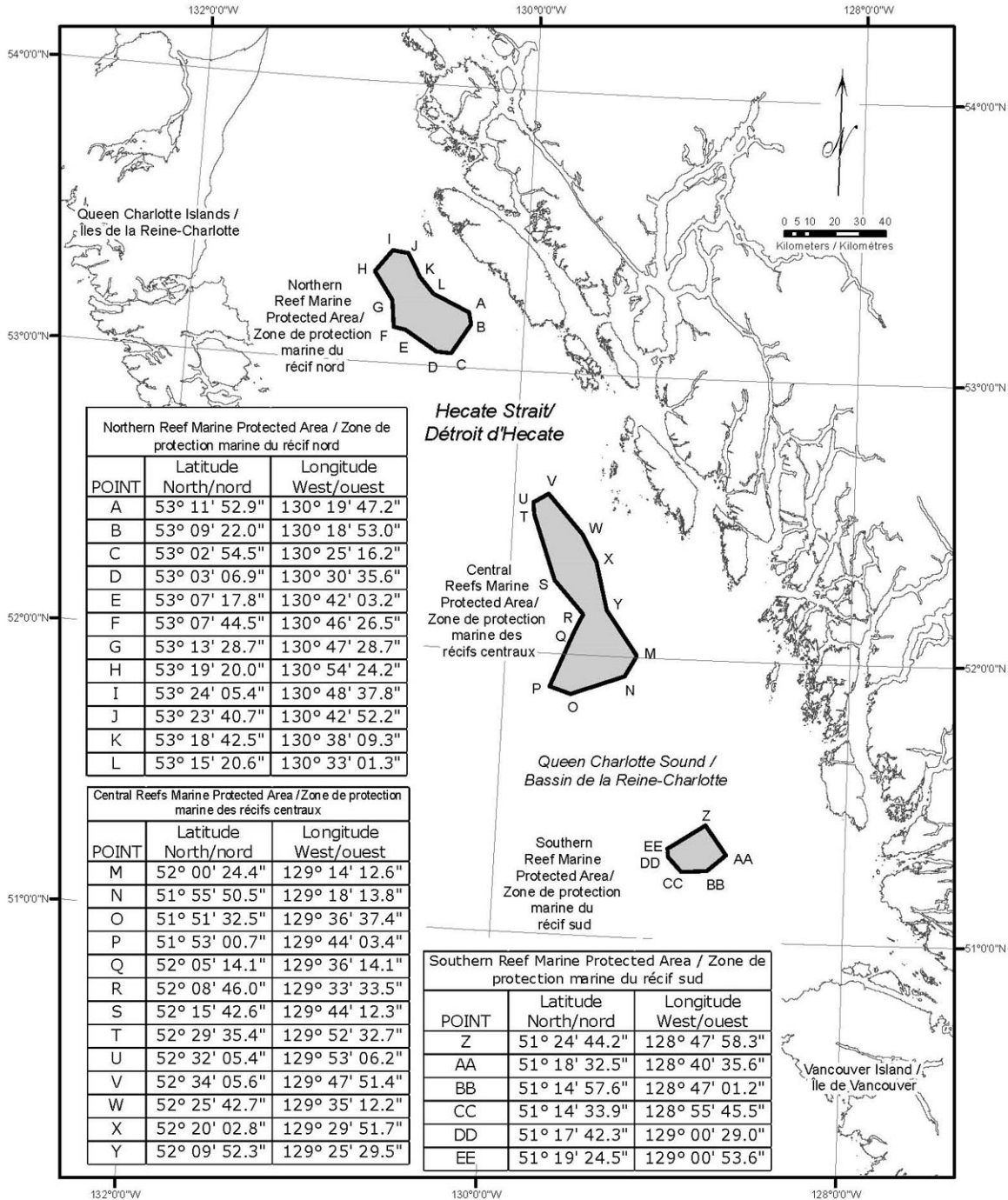
Approbation du plan

- a) les activités de recherche ou de suivi scientifique qui y sont proposées ne risquent pas de nuire aux processus biologiques, chimiques ou océanographiques participant à la préservation ou à l'amélioration de la biodiversité, de l'habitat structurel ou des fonctions écosystémiques des récifs d'éponges siliceuses et permettront :
  - (i) d'accroître les connaissances sur la biodiversité, l'habitat structurel ou les fonctions écosystémiques des zones de protection marine,
  - (ii) de contribuer à la gestion des zones de protection marine,
  - (iii) de participer à l'évaluation de l'efficacité des mesures prises pour la conservation et la protection des zones de protection marine;

Approval prohibited	(b) the educational activities set out in the plan are not likely to result in the damage, destruction or removal of any part of the glass sponge reefs and will serve to increase public awareness of the Marine Protected Areas.	b) les activités éducatives qui y sont proposées permettront de sensibiliser davantage le public à l'égard des zones de protection marine et ne risquent pas d'endommager, de détruire ni de retirer toute partie des récifs d'éponges siliceuses.	Refus du plan
	(2) Despite subsection (1), the Minister must not approve an activity plan if	(2) Toutefois, il ne peut approuver le plan d'activité si :	
	(a) any substance that may be deposited during the proposed activity is a "deleterious substance" within the meaning of subsection 34(1) of the <i>Fisheries Act</i> , unless the deposit of the substance is authorized under subsection 36(4) of that Act;	a) l'une ou l'autre des substances susceptibles d'être rejetées pendant l'activité proposée est une « substance nocive » au sens du paragraphe 34(1) de la <i>Loi sur les pêches</i> , à moins que le rejet de la substance ne soit permis en vertu du paragraphe 36(4);	
	(b) the cumulative environmental effects of the proposed activity, in combination with any other past and current activities carried out in the Marine Protected Areas, are likely to adversely impact the biological, chemical or oceanographic processes that maintain or enhance the biodiversity, structural habitat or ecosystem function of the glass sponge reefs; or	b) les effets environnementaux cumulatifs de l'activité proposée, lorsqu'elle est combinée avec d'autres activités terminées ou en cours dans les zones de protection marine, risquent de nuire aux processus biologiques, chimiques ou océanographiques participant à la préservation ou à l'amélioration de la biodiversité, de l'habitat structural ou des fonctions écosystémiques des récifs d'éponges siliceuses;	
	(c) any educational activity within a core protection zone is proposed.	c) une activité éducative dans une zone de protection centrale y est proposée.	
Timeline for approval	(3) The Minister's decision in respect of an activity plan must be made within	(3) Il rend sa décision à l'égard du plan d'activité au plus tard :	Délai d'approbation
	(a) 60 days after the day on which the activity plan is submitted; or	a) soixante jours après la présentation du plan;	
	(b) if amendments to the plan are made, 60 days after the day on which the amended plan is submitted.	b) si des modifications sont apportées au plan, soixante jours après la présentation du plan modifié.	
Studies, reports or other work	<b>10.</b> (1) If an activity plan has been approved by the Minister, the person who submits the plan must provide the Minister with a copy of any study, report or other work that results from the activity and that is related to the conservation and protection of the Marine Protected Areas.	<b>10.</b> (1) La personne dont le plan d'activité a été approuvé par le ministre fournit à ce dernier une copie de tout rapport, étude ou autre ouvrage résultant de l'activité et se rapportant à la conservation et à la protection des zones de protection marine.	Étude, rapport, ouvrage
Data	(2) The study, report or other work must be accompanied by the data that was obtained during the activity.	(2) Les rapport, étude ou autre ouvrage sont accompagnés des données recueillies pendant l'activité.	Données
Deadline	(3) The study, report or other work, together with the data, must be provided to the Minister within 90 days after the day on which the study, report or other work is completed.	(3) Les rapport, étude et autre ouvrage ainsi que les données sont remis au ministre au plus tard quatre-vingt-dix jours après l'achèvement du rapport, de l'étude ou de l'ouvrage.	Échéance
Data	(4) If the study, report or other work is not completed within a period of three years from the last day of the scientific research or monitoring activity or educational activity, the person must submit the data that was obtained during the activity to the Minister within 90 days after that period.	(4) Dans le cas où ni l'un ni l'autre des rapport, étude ou autre ouvrage n'est achevé dans la période de trois ans suivant le dernier jour de l'activité, les données recueillies durant celle-ci sont fournies au ministre au plus tard quatre-vingt-dix jours après la fin de cette période.	Données recueillies
<b>COMING INTO FORCE</b>		<b>ENTRÉE EN VIGUEUR</b>	
Registration	<b>11.</b> These Regulations come into force on the day on which they are registered.	<b>11.</b> Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.	Enregistrement

SCHEDULE 1 / ANNEXE 1  
(Section 2) / (article 2)

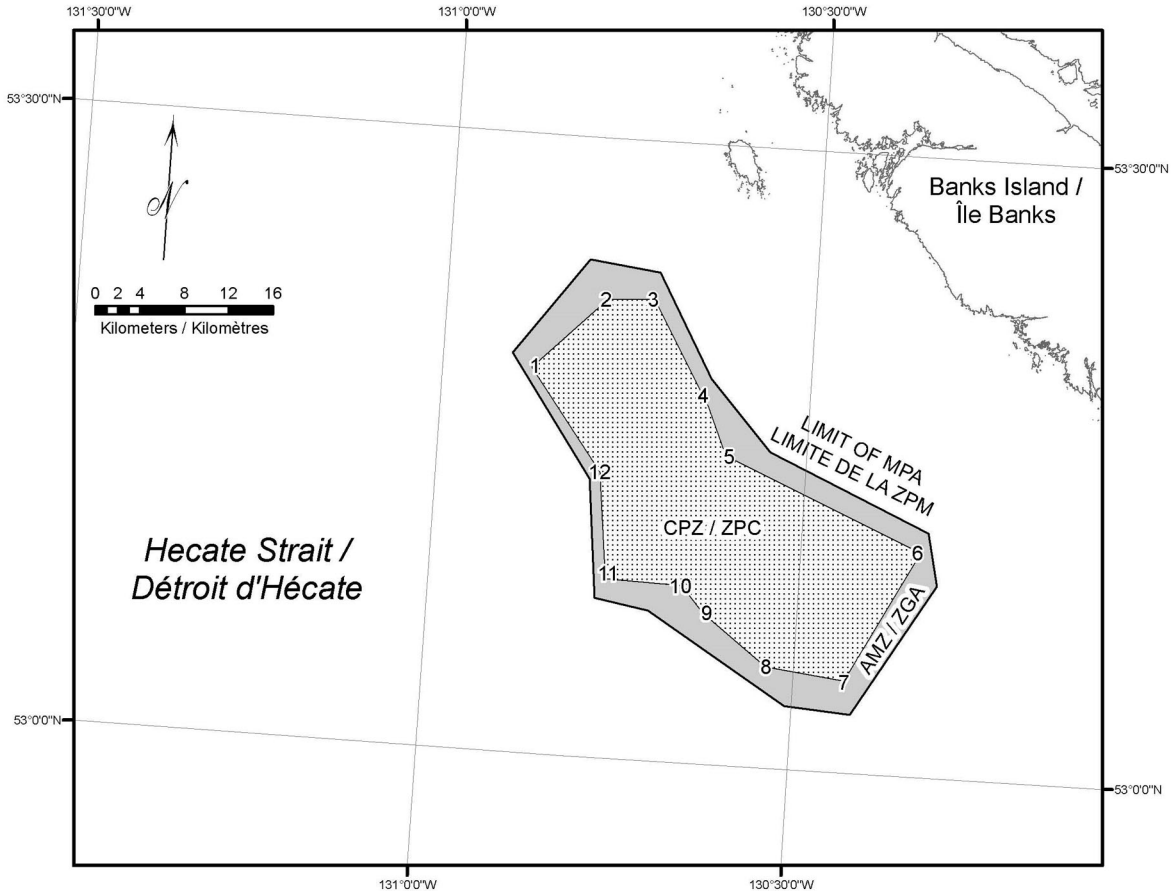
HECATE STRAIT AND QUEEN CHARLOTTE SOUND GLASS SPONGE REEFS MARINE PROTECTED AREAS /  
ZONES DE PROTECTION MARINE DES RÉCIFS D'ÉPONGES SILICEUSES DU DÉTROIT D'HÉCATE ET  
DU BASSIN DE LA REINE-CHARLOTTE





SCHEDULE 2 / ANNEXE 2  
(Subsection 3(2)) / (paragraphe 3(2))

NORTHERN REEF MARINE PROTECTED AREA /  
ZONE DE PROTECTION MARINE DU RÉCIF NORD

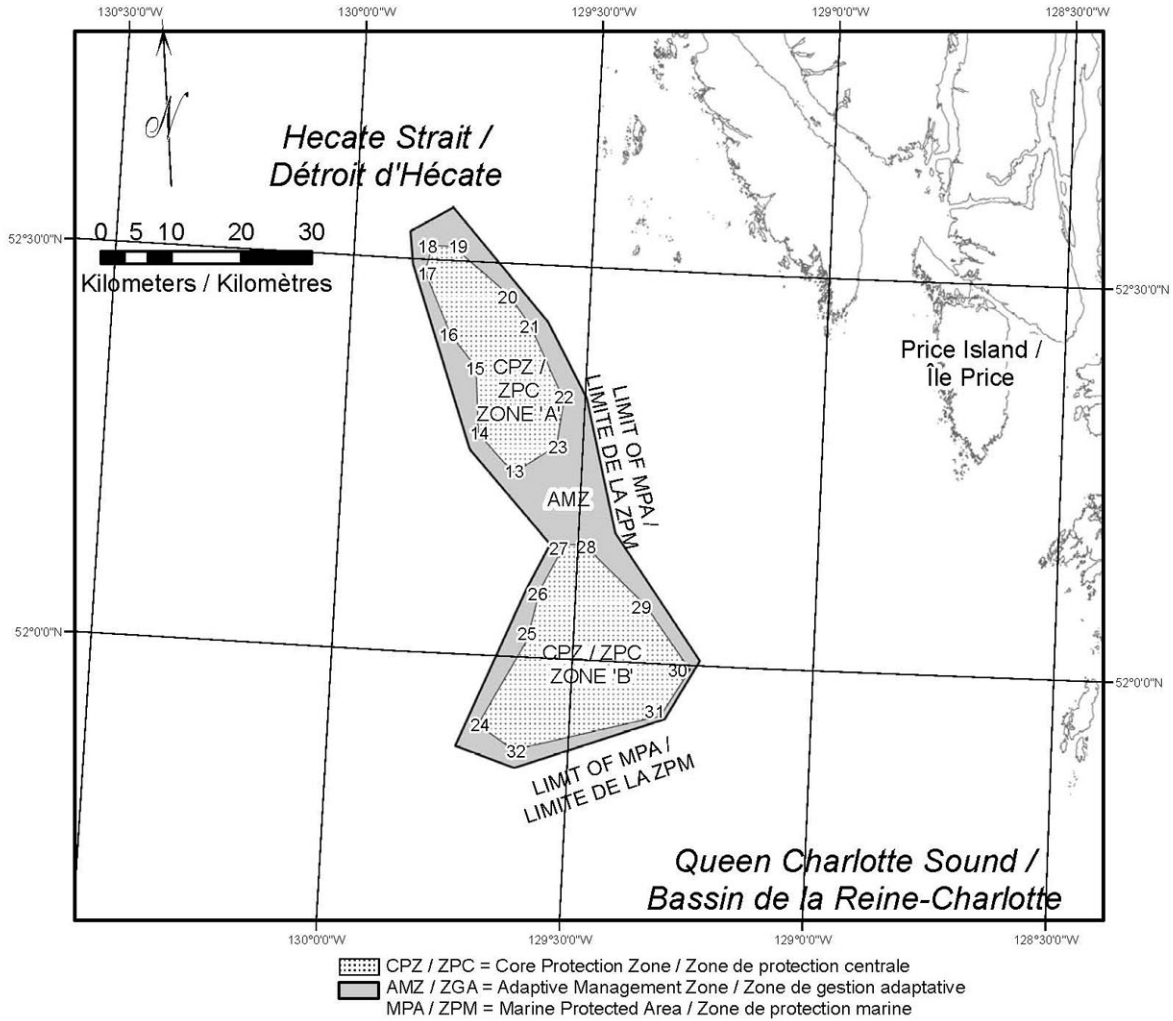


CPZ / ZPC = Core Protection Zone / Zone de protection centrale  
 AMZ / ZGA = Adaptive Management Zone / Zone de gestion adaptative  
 MPA / ZPM = Marine Protected Area / Zone de protection marine

Northern CPZ / ZPC nord		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
1	53° 18' 40.4"	130° 52' 46.5"
2	53° 22' 12.1"	130° 47' 01.7"
3	53° 22' 20.2"	130° 43' 12.5"
4	53° 17' 22.8"	130° 38' 18.2"
5	53° 15' 01.7"	130° 36' 35.5"
6	53° 10' 55.2"	130° 20' 19.3"
7	53° 04' 30.2"	130° 25' 53.6"
8	53° 04' 58.0"	130° 32' 16.9"
9	53° 07' 22.2"	130° 37' 37.6"
10	53° 08' 36.6"	130° 39' 29.5"
11	53° 08' 41.8"	130° 45' 40.0"
12	53° 13' 51.2"	130° 46' 41.2"

SCHEDULE 3 / ANNEXE 3  
(Subsections 4(2) and (3)) / (paragraphe 4(2) et (3))

CENTRAL REEFS MARINE PROTECTED AREA /  
ZONE DE PROTECTION MARINE DES RÉCIFS CENTRAUX



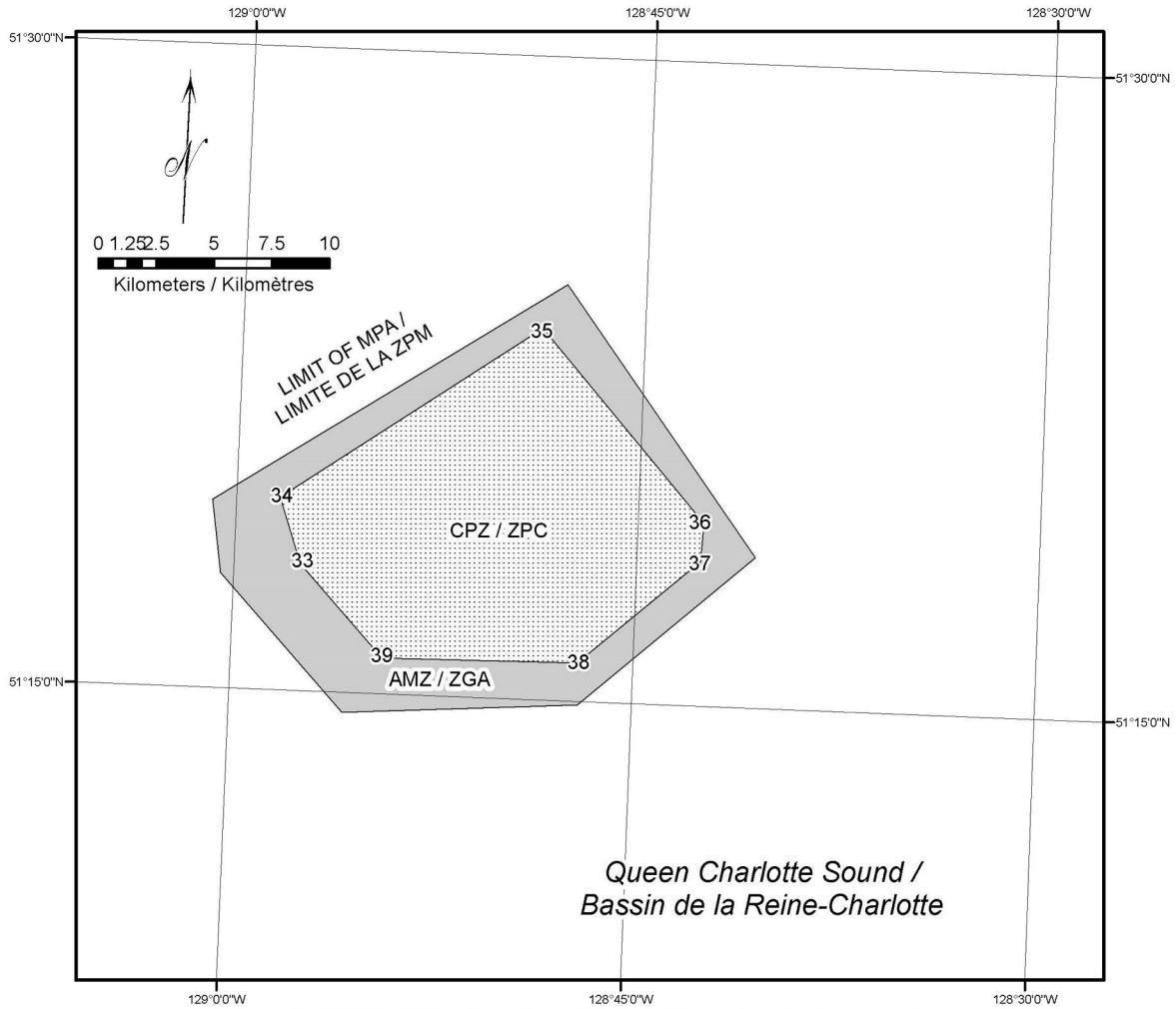
CPZ / ZPC = Core Protection Zone / Zone de protection centrale  
 AMZ / ZGA = Adaptive Management Zone / Zone de gestion adaptative  
 MPA / ZPM = Marine Protected Area / Zone de protection marine

Central CPZ / ZPC centrale - Zone 'A'		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
13	52° 14' 03.4"	129° 38' 33.2"
14	52° 16' 54.8"	129° 43' 13.4"
15	52° 21' 57.1"	129° 43' 56.5"
16	52° 24' 24.5"	129° 47' 22.8"
17	52° 29' 05.9"	129° 50' 59.4"
18	52° 31' 05.2"	129° 50' 13.9"
19	52° 31' 06.7"	129° 47' 40.9"
20	52° 27' 42.0"	129° 40' 25.1"
21	52° 25' 22.9"	129° 37' 24.0"
22	52° 19' 47.0"	129° 32' 43.2"
23	52° 16' 18.2"	129° 33' 22.8"

Central CPZ / ZPC centrale - Zone 'B'		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
24	51° 54' 43.1"	129° 41' 22.2"
25	52° 01' 22.5"	129° 35' 48.4"
26	52° 05' 13.5"	129° 34' 32.5"
27	52° 08' 48.5"	129° 31' 44.1"
28	52° 08' 51.3"	129° 29' 18.0"
29	52° 04' 27.1"	129° 21' 17.3"
30	51° 59' 40.8"	129° 15' 23.9"
31	51° 56' 04.5"	129° 18' 46.2"
32	51° 52' 55.7"	129° 36' 49.8"

SCHEDULE 4 / ANNEXE 4  
(Subsection 5(2)) / (paragraphe 5(2))

SOUTHERN REEF MARINE PROTECTED AREA /  
ZONE DE PROTECTION MARINE DU RÉCIF SUD



CPZ / ZPC = Core Protection Zone / Zone de protection centrale  
 AMZ / ZGA = Adaptive Management Zone / Zone de gestion adaptative  
 MPA / ZPM = Marine Protected Area / Zone de protection marine

Southern CPZ / ZPC sud		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
33	51° 17' 59.2"	128° 57' 31.9"
34	51° 19' 30.8"	128° 58' 22.7"
35	51° 23' 41.9"	128° 48' 50.9"
36	51° 19' 17.5"	128° 42' 33.6"
37	51° 18' 24.5"	128° 42' 37.7"
38	51° 15' 56.0"	128° 47' 04.2"
39	51° 15' 52.2"	128° 54' 20.4"

## Nuclear Liability and Compensation Regulations

### Statutory authority

*Nuclear Liability and Compensation Act*

### Sponsoring department

Department of Natural Resources

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

The *Nuclear Liability and Compensation Act* (hereinafter referred to as the “Act”) is intended to replace the current *Nuclear Liability Act* to provide a stronger legislative framework that will better address the question of liability and compensation after a nuclear incident.

The Act establishes the absolute liability regime for operators of nuclear installations; however, the provisions of the Act may not apply until nuclear installations have been designated, which may only occur by regulations. This is why the *Nuclear Liability and Compensation Regulations* (the proposed Regulations) need to enter into force at the same time as the Act. The proposed Regulations are required to

- (i) designate which nuclear facilities will be subject to the Act; and
- (ii) establish classes of nuclear installations and their respective liability amounts.

In addition, upon entry into force of the Act, another regulation must be made to repeal the existing *Canada-United States Nuclear Liability Rules*, which implement a reciprocity arrangement between Canada and the United States relating to the compensation for injury or damage arising from a nuclear incident. Canada’s decision to join an international nuclear civil liability convention supersedes the need to maintain the reciprocity arrangement with the United States and the rules implementing this arrangement.

#### Background

The Act is intended to establish a civil liability regime for the operators of classes of nuclear facilities that contain or utilize “nuclear material.” These facilities are to be designated as “nuclear installations” under the Act.

Nuclear material is material that is capable of a self-sustaining chain process of nuclear fission (criticality), or radioactive material that is produced as a result of that criticality. Nuclear facilities designated as nuclear installations include nuclear power generating plants, research reactors, nuclear material processing plants, as well as facilities used for managing nuclear fuel waste and other radioactive waste produced as a result of the criticality process.

## Règlement sur la responsabilité et l’indemnisation en matière nucléaire

### Fondement législatif

*Loi sur la responsabilité et l’indemnisation en matière nucléaire*

### Ministère responsable

Ministère des Ressources naturelles

### RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)*

#### Enjeux

La *Loi sur la responsabilité et l’indemnisation en matière nucléaire* (ci-après appelée la « Loi ») vise à remplacer la *Loi sur la responsabilité nucléaire* actuelle afin d’établir un cadre législatif plus solide qui permettra de mieux traiter la question de la responsabilité et de l’indemnisation après un accident nucléaire.

La Loi établit le régime de responsabilité absolue pour les exploitants d’établissements nucléaires; toutefois, les dispositions de la Loi ne peuvent être mises en œuvre que lorsque les établissements nucléaires ont été désignés, ce qui ne peut être fait que par règlement. C’est pourquoi le *Règlement sur la responsabilité et l’indemnisation en matière nucléaire* (le règlement proposé) entrera en vigueur au même moment que la Loi. Le règlement proposé est nécessaire aux fins suivantes :

- (i) déterminer quelles installations nucléaires seront assujetties à la Loi;
- (ii) établir les catégories d’établissements nucléaires et leurs montants de responsabilité respectifs.

De plus, au moment de l’entrée en vigueur de la Loi, un autre règlement sera pris pour abroger les *Règles sur la responsabilité nucléaire Canada-États-Unis*, qui mettent en œuvre l’arrangement de réciprocité qui existe entre le Canada et les États-Unis en vue d’indemniser les blessures ou les dommages résultant d’un accident nucléaire. Le fait que le Canada devienne membre d’une convention internationale sur la responsabilité civile nucléaire remplace la nécessité de maintenir l’arrangement de réciprocité avec les États-Unis et les règles qui mettent en œuvre cet arrangement.

#### Contexte

La Loi vise à établir un régime de responsabilité civile pour les exploitants des catégories d’installations nucléaires qui contiennent ou utilisent des « matières nucléaires ». Ces installations doivent être désignées comme étant des « établissements nucléaires » en vertu de la Loi.

Les matières nucléaires sont des matières capables de produire une réaction de fission nucléaire en chaîne qui s’entretient d’elle-même (criticité), ou des matières radioactives qui sont produites en raison de cette criticité. Les installations nucléaires désignées comme établissements nucléaires comprennent les centrales nucléaires, les réacteurs de recherche, les usines de traitement de substances nucléaires, ainsi que les installations utilisées pour gérer

The civil liability regime provided for by the Act differs from a fault-based liability regime, which many other industries are subject to, as it establishes absolute, exclusive and limited liability on the operator for civil damages. It is designed to provide certainty on the treatment of legal liability for nuclear damage resulting from a nuclear incident and to provide prompt compensation with minimal litigation, since persons who have suffered damage do not have to establish which party or parties were at fault. Under a fault-based regime, a person who suffered damage would have to prove which party or parties were at fault, defendants would have access to a number of defences including the exercise of due diligence, and litigation could take years and claimants could end up with no compensation.

The activities associated with other types of nuclear facilities, such as those involved in mining, milling and the physical concentration of uranium ores, the manufacture or processing of natural uranium, and the storage or transport of natural uranium, do not involve high levels of radioactivity or the risk of criticality; therefore, it is not deemed necessary for these activities to be subject to the provisions of the liability regime of the Act. Civil liability with respect to the activities associated with these types of nuclear facilities is therefore left to the rules of common civil liability law.

The Act sets the absolute liability limit of an operator of a nuclear installation to an amount that will gradually increase to \$1 billion four years after its coming into force. In setting this limit, the following considerations were taken into account: (1) it is sufficient to deal with the consequences of a nuclear incident at a Canadian nuclear power plant involving controlled releases of radiation; (2) it is within the capacity of insurers to provide insurance at this level for reasonable costs; and (3) it is more in line with liability limits in other countries.

Under the current *Nuclear Liability Act*, designated installations (as defined in the Canadian Nuclear Safety Commission [CNSC] CMD 05-H35 document) and their respective insurance requirements are as follows:

Name of Installation	Operator	Required Insurance
Bruce "A" Generating Station	Bruce Power Inc.	\$75 million
Bruce "B" Generating Station	Bruce Power Inc.	\$75 million
Darlington Generating Station	Ontario Power Generation	\$75 million
Gentilly II Nuclear Power Station	Hydro-Québec	\$75 million
Pickering Generating Station "A" and "B"	Ontario Power Generation	\$75 million
Point Lepreau Generating Station	New Brunswick Power Nuclear Corporation	\$75 million
Chalk River Nuclear Laboratories	Atomic Energy of Canada Limited	0
McMaster Research Reactor	McMaster University	\$1.5 million
École Polytechnique: SLOWPOKE Reactor	École Polytechnique, Montréal	\$500,000
Royal Military College of Canada: SLOWPOKE Reactor	Royal Military College of Canada	0

les déchets de combustible nucléaire et les autres déchets radioactifs produits en raison du processus de criticité.

Le régime de responsabilité civile prévu par la Loi est différent d'un régime de responsabilité pour faute, auquel sont assujetties de nombreuses autres industries, puisqu'il établit la responsabilité absolue, exclusive et limitée de l'exploitant pour les dommages civils. Il est conçu pour fournir une certitude sur le traitement de la responsabilité juridique pour les dommages nucléaires découlant d'un accident nucléaire et pour assurer une indemnisation rapide avec une procédure minimale, puisque les personnes qui ont subi des dommages n'ont pas à déterminer la ou les parties fautives. Aux termes d'un régime de responsabilité pour faute, une personne qui a subi des dommages doit prouver qui sont les parties fautives, les défendeurs ont accès à un certain nombre de défenses (y compris l'exercice d'une diligence raisonnable), la procédure peut s'étendre sur de nombreuses années et les demandeurs peuvent, en fin de compte, ne recevoir aucune indemnisation.

Les activités associées à d'autres types d'installations nucléaires, comme celles liées à l'extraction, l'usinage et la concentration physique de minerais d'uranium, à la fabrication ou au traitement d'uranium naturel, et à l'entreposage ou au transport d'uranium naturel, ne comprennent pas de hauts niveaux de radioactivité ou de risque de criticité; par conséquent, il n'est pas jugé nécessaire que ces activités soient assujetties aux dispositions du régime de responsabilité de la Loi. La responsabilité civile relative aux activités associées à ces types d'installations nucléaires est donc traitée par les règles du droit commun de la responsabilité civile.

La Loi établit la limite de responsabilité absolue de l'exploitant d'un établissement nucléaire à un montant qui augmentera graduellement pour atteindre 1 milliard de dollars quatre ans après son entrée en vigueur. Dans l'établissement de cette limite, les facteurs suivants ont été pris en considération : (1) il est suffisant de traiter les conséquences d'un accident nucléaire à une centrale nucléaire canadienne comprenant des rejets radioactifs contrôlés; (2) les assureurs peuvent fournir une assurance à ce niveau pour des frais raisonnables; (3) elle correspond mieux aux limites de responsabilité d'autres pays.

En vertu de la *Loi sur la responsabilité nucléaire* actuelle, les établissements désignés (tels qu'ils sont définis dans le document CMD 05-H35 de la Commission canadienne de sûreté nucléaire [CCSN]) et leurs exigences respectives en matière d'assurance sont les suivantes :

Nom de l'établissement	Exploitant	Assurance exigée
Centrale Bruce A	Bruce Power Inc.	75 M\$
Centrale Bruce B	Bruce Power Inc.	75 M\$
Centrale Darlington	Ontario Power Generation	75 M\$
Centrale nucléaire Gentilly II	Hydro-Québec	75 M\$
Centrale Pickering A et B	Ontario Power Generation	75 M\$
Centrale nucléaire de Point Lepreau	Société d'énergie nucléaire du Nouveau-Brunswick	75 M\$
Laboratoires nucléaires de Chalk River	Énergie atomique du Canada limitée	0
Réacteur de recherche McMaster	Université McMaster	1,5 M\$
École Polytechnique : réacteur SLOWPOKE	École Polytechnique de Montréal	500 000 \$
Collège militaire royal du Canada : réacteur SLOWPOKE	Collège militaire royal du Canada	0

Name of Installation	Operator	Required Insurance
Saskatchewan Research Council: SLOWPOKE Reactor	Saskatchewan Research Council	\$500,000
University of Alberta: SLOWPOKE Reactor	University of Alberta	\$500,000
Cameco Fuel Manufacturing Facility	Cameco Fuel Manufacturing Inc.	\$2 million
Port Hope Conversion Facility	Cameco Corporation	\$4 million
Douglas Point Waste Storage Facility	Atomic Energy of Canada Limited	0
Gentilly 1 – Waste Storage Facility	Atomic Energy of Canada Limited	0
Western Waste Management Facility	Ontario Power Generation	\$6 million
Whiteshell Nuclear Research Establishment	Atomic Energy of Canada Limited (AECL)	0

The *Nuclear Liability Act* (NLA) does not require federal government departments or agencies or federal Crown corporations (e.g. AECL) to carry insurance, which is why there are zero dollar amounts for such installations. Under the *Nuclear Liability Act* framework, the federal government self-insures the risks with respect to any incident associated with one of its departments, agencies, or Crown corporations. Under the *Nuclear Liability and Compensation Act*, federal Crown corporations will be responsible for insuring their risks, whereas federal departments and agencies will continue to be self-insured by the federal government.

Under the *Nuclear Liability Act*, an operator is only liable for civil injury or damage in Canada. However, the *Nuclear Liability Act* contains a provision that if the Governor in Council is of the opinion that satisfactory arrangements exist in any country for compensation for injury or damage resulting from a nuclear incident, the Governor in Council may declare that country to be a reciprocating country for the purposes of the Act. The *Nuclear Liability Act* also provides that the Governor in Council may, with respect to a reciprocating country, make such rules as considered necessary to implement any arrangement between Canada and the reciprocating country relating to compensation for injury or damage.

The only country declared to be a reciprocating country for the purposes of the NLA is the United States. This arrangement is in the form of a 1975 exchange of notes between the U.S. Ambassador to Canada and the Secretary of State for External Affairs. Through this arrangement, each country assures the other of access to the coverage provided by its nuclear civil liability legislation and of access to its courts. The Canadian component of the arrangement is established through an order, *Declaring the United States to be a Reciprocating Country for Purposes of the Act*, and by the *Canada-United States Nuclear Liability Rules* of April 24, 1975. The latter implements the Canadian component of the reciprocity arrangement that exists between Canada and the United States with respect to nuclear liability.

## Objectives

The objectives of the proposed regulations are to

1. Designate which nuclear facilities will be subject to the Act;
2. Establish classes or categories of nuclear installations and their respective liability amounts, so that operators are held responsible and accountable to the Canadian public for any incident that may occur at their installations; and
3. Repeal the *Canada-United States Nuclear Liability Rules*.

Nom de l'établissement	Exploitant	Assurance exigée
Conseil de recherche de la Saskatchewan : réacteur SLOWPOKE	Conseil de recherche de la Saskatchewan	500 000 \$
Université de l'Alberta : réacteur SLOWPOKE	Université de l'Alberta	500 000 \$
Installation de Cameco Fuel Manufacturing	Cameco Fuel Manufacturing Inc.	2 M\$
Usine de conversion de Port Hope	Cameco Corporation	4 M\$
Installation de stockage de déchets de Douglas Point	Énergie atomique du Canada limitée	0
Gentilly 1 – installation de stockage de déchets	Énergie atomique du Canada limitée	0
Installation de gestion des déchets Western	Ontario Power Generation	6 M\$
Établissement de recherches nucléaires de Whiteshell	Énergie atomique du Canada limitée (EACL)	0

La *Loi sur la responsabilité nucléaire* n'exige pas des ministères ou organismes fédéraux ou des sociétés d'État fédérales (par exemple EACL) qu'ils soient assurés, ce qui explique les montants de 0 \$ pour ces établissements. Dans le cadre de la *Loi sur la responsabilité nucléaire*, le gouvernement fédéral assure lui-même les risques relatifs à tout accident associé à l'un de ses ministères, organismes ou sociétés d'État. En vertu de la *Loi sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire*, les sociétés d'État fédérales devront assurer leurs risques, tandis que les ministères et les organismes fédéraux continueront d'être assurés par le gouvernement fédéral.

En vertu de la *Loi sur la responsabilité nucléaire*, un exploitant est seulement responsable des blessures ou dommages civils au Canada. Toutefois, la *Loi sur la responsabilité nucléaire* prévoit que lorsque le gouverneur en conseil est d'avis que des arrangements satisfaisants existent dans un pays en vue d'indemniser les blessures ou les dommages résultant d'un accident nucléaire, il peut déclarer que ce pays bénéficie de la réciprocité pour l'application de la Loi. La *Loi sur la responsabilité nucléaire* prévoit aussi que le gouverneur en conseil peut, à l'égard de tout pays bénéficiant de la réciprocité, établir les règles qu'il estime nécessaires en vue de mettre en œuvre tout arrangement conclu entre le Canada et le pays bénéficiant de la réciprocité, relatif à l'indemnisation des blessures ou dommages.

Les États-Unis sont le seul pays reconnu comme bénéficiant de la réciprocité aux fins de la *Loi sur la responsabilité nucléaire*. Cet arrangement s'est fait sous forme d'un échange de notes en 1975 entre l'ambassadeur américain au Canada et le secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Dans le cadre de cet arrangement, chaque pays garantit à l'autre un accès à la couverture fournie par sa législation en matière de responsabilité civile nucléaire, ainsi qu'à ses tribunaux. Le composant canadien de l'arrangement est établi par l'entremise d'un décret, la *Déclaration portant que les États-Unis bénéficient de la réciprocité aux fins de la loi*, et par les *Règles sur la responsabilité nucléaire Canada-États-Unis* du 24 avril 1975. Ces dernières mettent en œuvre le composant canadien de l'arrangement de réciprocité qui existe entre le Canada et les États-Unis en ce qui concerne la responsabilité nucléaire.

## Objectifs

Les objectifs des règlements proposés sont les suivants :

1. déterminer quelles installations nucléaires seront assujetties à la Loi;
2. établir les classes ou les catégories d'établissements nucléaires et leurs montants de responsabilité respectifs, afin que les exploitants soient tenus responsables et imputables envers le public canadien de tout accident qui peut se produire dans leurs établissements;

## Description

### Nuclear installations

The “Designation of Nuclear Installations” section of the proposed Regulations prescribes which nuclear facilities are designated as “nuclear installations.” In order for the provisions of the Act — including the provision of a \$1 billion liability limit — to apply to nuclear facilities, regulations must designate them as “nuclear installations” for the purposes of the Act.

This will ensure that the liability regime provided for by the Act will apply to the operators of nuclear facilities that contain or utilize nuclear material (i.e. nuclear power plants, research reactors, nuclear material processing plants, as well as facilities for managing nuclear fuel waste and other radioactive waste produced as a result of the criticality process).

The Act does not apply to facilities that do not contain or utilize nuclear material (e.g. uranium mines, refineries utilizing natural uranium, hospital nuclear laboratories).

### Classes of nuclear installations

The Act provides that operators of nuclear installations will be subject to a \$1 billion absolute liability limit (or a higher limit as may be established by future regulations). However, the Act also provides that lower liability limits may be established, through regulations, for operators of certain classes of nuclear installations, depending on the level of risk associated with the nature of their activities. This is to ensure that the level of liability of these operators (and the amount of insurance that they are required to carry) is commensurate with the nature of the activities of their nuclear installations.

For nuclear power plants, the liability limit of the operator will be \$1 billion, or a higher limit as may be established by future regulations. For all other nuclear installation classes, such as nuclear research reactors, fuel fabrication facilities and nuclear fuel waste management facilities, the “Classes of Nuclear Installations” section of the proposed Regulations will establish classes of nuclear installations and lower operator liability limits that are commensurate with the respective risk of these classes. In addition to the class of nuclear power plants, eight classes will be established, comprising 14 nuclear installations.

In the absence of the reduced liability amounts provided by the proposed Regulations, these low-risk nuclear installations would be subject to the same level of liability as nuclear power plant operators, and would be required to carry insurance that will gradually increase to \$1 billion after four years.

The liability amounts prescribed by the proposed Regulations reflect the respective risk of the classes of nuclear installations. The classes of nuclear installations and limits were developed by the Department of Natural Resources, and are based on a relative risk assessment (relative to the risk of nuclear power plants) undertaken by the Canadian Nuclear Safety Commission (CNSC). This is a technical assessment that evaluates the nature of the nuclear installation and the nuclear material contained in it. For example, a nuclear power plant contains a large nuclear reactor (or multiple nuclear reactors) containing over 100 t of nuclear material (nuclear

## 3. abroger les Règles sur la responsabilité nucléaire Canada-États-Unis.

## Description

### Établissements nucléaires

L'article relatif à la désignation d'établissements nucléaires du règlement proposé prévoit quelles installations nucléaires sont désignées comme étant des « établissements nucléaires ». Pour que les dispositions de la Loi, y compris la limite de responsabilité de 1 milliard de dollars, s'appliquent aux installations nucléaires, le règlement doit désigner celles-ci comme étant des « établissements nucléaires ».

Cela garantira que le régime de responsabilité prévu par la Loi s'appliquera aux exploitants d'installations nucléaires qui contiennent ou utilisent des matières nucléaires (c'est-à-dire les centrales nucléaires, les réacteurs de recherche, les usines de traitement de substances nucléaires, ainsi que les installations utilisées pour gérer les déchets de combustible nucléaire et les autres déchets radioactifs produits en raison du processus de criticité).

La Loi ne s'applique pas aux installations qui ne contiennent pas ou n'utilisent pas de matières nucléaires (par exemple mines d'uranium, raffineries utilisant de l'uranium naturel, laboratoires nucléaires des hôpitaux).

### Catégories d'établissements nucléaires

La Loi prévoit que les exploitants d'établissements nucléaires seront assujettis à une limite de responsabilité absolue de 1 milliard de dollars (ou une limite plus élevée qui pourra être établie dans le futur par règlement). Toutefois, la Loi prévoit aussi que des limites de responsabilité moins élevées peuvent être établies, par règlement, pour les exploitants de certaines catégories d'établissements nucléaires, selon le niveau de risque associé à la nature de leurs activités. Cela permet de garantir que le niveau de responsabilité de ces exploitants (et le montant pour lequel ils doivent être assurés) est proportionnel au niveau de risque associé à la nature des activités de leurs établissements nucléaires.

Pour les centrales nucléaires, la limite de responsabilité des exploitants sera de 1 milliard de dollars (ou une limite plus élevée qui peut être établie par un futur règlement). Pour toutes les autres catégories d'établissements nucléaires, comme les réacteurs de recherche, les installations de fabrication de combustible et les installations de gestion des déchets de combustible nucléaire, l'article sur les catégories d'établissements nucléaires du règlement proposé établira des catégories d'établissements nucléaires et des limites de responsabilité des exploitants réduites qui sont proportionnelles au risque respectif de ces catégories. En plus de la catégorie des centrales nucléaires, huit catégories seront établies pour couvrir 14 établissements nucléaires.

En l'absence des montants réduits de responsabilité fournis par le règlement proposé, ces établissements nucléaires à faible risque seraient assujettis au même niveau de responsabilité que les exploitants de centrales nucléaires et seraient tenus de se procurer une assurance augmentant graduellement à 1 milliard de dollars après quatre ans.

Les montants de responsabilité prévus par le règlement proposé reflètent le risque respectif des catégories d'établissements nucléaires. Les catégories d'établissements nucléaires et les limites ont été établies par le ministère des Ressources naturelles, et se fondent sur une évaluation du risque relatif (relatif au risque des centrales nucléaires) effectuée par la CCSN. Il s'agit d'une évaluation technique qui évalue la nature de l'établissement nucléaire et de la matière nucléaire qu'il contient. Par exemple, une centrale nucléaire contient un grand réacteur nucléaire (ou de nombreux réacteurs nucléaires) contenant plus de 100 t de matières nucléaires

fuel). Each nuclear reactor is capable of producing large amounts of energy (hundreds of millions of watts). By contrast, a typical university research reactor contains 1 to 5 kg of nuclear material (nuclear fuel) and produces 20 000 W of energy. Similarly, a nuclear fuel waste management facility may contain hundreds of tonnes of used nuclear fuel, but this nuclear fuel is in safe storage mode, is subject to inspection by the CNSC, and is not capable of producing large amounts of energy.

#### Role of the CNSC

Currently, the CNSC, the independent federal agency that is responsible for regulating and licensing nuclear activities in Canada, determines which nuclear facilities are designated as nuclear installations under the current *Nuclear Liability Act*. It sets insurance requirements for the designated installations, and it ensures that operators maintain the appropriate insurance coverage through its licensing process.

The CNSC's mandate is to regulate the use of nuclear energy and materials to protect health, safety, security and the environment; implement Canada's international commitments on the peaceful use of nuclear energy; and disseminate objective scientific, technical and regulatory information to the public.

The level of insurance a nuclear installation is required to carry is outside the scope of this mandate and is more appropriately set out in regulation.

The CNSC will continue to act in an advisory role to the Minister of Natural Resources on the development of the proposed Regulations. However, the Minister of Natural Resources will be responsible for all issues related to the financial responsibility of the operators pursuant to the Act.

#### Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage

The Act will also implement the provisions of the International Atomic Energy Agency's Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage (the Convention), permitting Canada to become a party to the Convention. This Convention is an international agreement to address nuclear civil liability among signatory countries in the event of a nuclear incident, including nuclear incidents that involve transboundary damage or take place during the transportation of nuclear material.

For the provisions of the Act to apply, nuclear installations need to be designated. This is why the proposed Regulations are necessary. Once the Act is in force, the provisions of the Convention would be implemented. The proposed Regulations would be in compliance with Article 4.2 of the Convention Annex.

#### The Canada-United States Nuclear Liability Rules

Canada's becoming a party to the Convention will result in the creation of treaty relations between Canada and the United States, which is already a party to the Convention. This supersedes the need to maintain the existing reciprocity arrangement with the United States and the Rules implementing this arrangement. Accordingly, the *Regulations Repealing the Canada-United States Nuclear Liability Rules* would repeal the *Canada-United States Nuclear Liability Rules* on the day that Canada becomes party to the Convention.

(combustible nucléaire). Chaque réacteur est capable de produire de grandes quantités d'énergie (des centaines de millions de watts). À titre de comparaison, un réacteur type de recherche universitaire contient de 1 à 5 kg de matières nucléaires (combustible nucléaire) et produit 20 000 W d'énergie. De même, une installation de gestion des déchets de combustible nucléaire peut contenir des centaines de tonnes de combustible nucléaire usé, mais ce combustible nucléaire est placé en mode d'entreposage sécurisé, est assujéti à des inspections par la CCSN et n'est pas capable de produire de grandes quantités d'énergie.

#### Rôle de la CCSN

À l'heure actuelle, la CCSN, l'organisme fédéral indépendant qui est responsable de réglementer les activités nucléaires au Canada et de délivrer les permis connexes, détermine quelles installations nucléaires sont désignées comme étant des établissements nucléaires en vertu de la *Loi sur la responsabilité nucléaire* actuelle. Elle établit les exigences en matière d'assurance pour les établissements désignés et veille à ce que les exploitants maintiennent la couverture d'assurance appropriée par l'entremise de son processus de délivrance des permis.

Le mandat de la CCSN est de réglementer l'utilisation de l'énergie et des matières nucléaires afin de préserver la santé et la sécurité et de protéger l'environnement, de respecter les engagements internationaux du Canada à l'égard de l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire, et de diffuser au public des renseignements scientifiques, techniques ou réglementaires objectifs.

Le niveau d'assurance qu'un établissement nucléaire doit posséder n'entre pas dans la portée de ce mandat. Il est plus approprié de le préciser dans un règlement.

La CCSN continuera de jouer un rôle consultatif auprès du ministre des Ressources naturelles sur l'élaboration du règlement proposé. Toutefois, le ministre des Ressources naturelles sera responsable de toutes les questions relatives à la responsabilité financière des exploitants en vertu de la Loi.

#### Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires

La Loi mettra aussi en œuvre les dispositions de la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires (la « Convention ») de l'Agence internationale de l'énergie atomique, permettant au Canada de devenir partie à cette dernière. Cette convention est un accord international visant à traiter, parmi les pays signataires, la responsabilité civile nucléaire en cas d'accidents nucléaires, y compris ceux donnant lieu à des dommages transfrontières ou qui se produisent pendant le transport de matières nucléaires.

Pour que les dispositions de la Loi puissent être mises en œuvre, les établissements nucléaires doivent être désignés. Le règlement proposé est nécessaire pour le faire. Une fois la Loi entrée en vigueur, les dispositions de la Convention seraient également mises en vigueur. Le règlement proposé serait conforme à l'article 4.2 de l'annexe de la Convention.

#### Les Règles sur la responsabilité nucléaire Canada-États-Unis

Le fait que le Canada devienne partie à la Convention créera une relation de traité entre le Canada et les États-Unis, qui sont déjà partie à la Convention. Cela élimine la nécessité de maintenir l'arrangement de réciprocité avec les États-Unis et les règles qui mettent en œuvre cet arrangement. Par conséquent, le *Règlement abrogeant les Règles sur la responsabilité nucléaire Canada-États-Unis* sera pris le jour où le Canada deviendra partie à la Convention.



### “One-for-One” Rule

The proposed regulations will only (i) prescribe which nuclear facilities will be subject to the Act, (ii) prescribe classes of nuclear installations and their corresponding liability limits, and (iii) repeal the *Canada-United States Nuclear Liability Rules*. There are no reporting requirements associated with these prescriptions. Given that the proposed Regulations do not impose an administrative burden on business, the “One-for-One” Rule does not apply.

### Small business lens

The proposed Regulations would only affect medium to large businesses. Therefore, the small business lens does not apply.

### Consultation

Consultations on modernizing the *Nuclear Liability Act* occurred in two phases. The first phase was during the period from 1996 to 2005 to hold discussions with stakeholders and refine policy proposals prior to developing draft legislation. Following this first phase of consultations, four bills were introduced between 2007 and 2011 to revise the *Nuclear Liability Act*, but were all unsuccessful as a result of the prorogation or dissolution of Parliament. The second phase of consultations was during the period from 2012 to 2014, and served to re-examine earlier proposals in light of issues that were raised by Parliamentarians and stakeholders when the bills were before Parliament, namely (i) what constitutes an appropriate operator liability limit, (ii) concerns of municipal and provincial governments about emergency services costs, (iii) concerns of research reactor operators with respect to their financial security against the liability imposed on them by the Act, and (iv) consideration of Canadian compliance with a nuclear civil liability international convention to address liability and compensation for damages arising from trans-boundary and transportation nuclear incidents.

#### First phase of consultations

The first phase of consultations began in 1996 with the release of a discussion paper for comment on preliminary proposals for revisions to the legislation based on an extensive review by the Department of Natural Resources. Consultations were held with the operators of nuclear installations, provincial governments of nuclear power generating provinces (i.e. Ontario, New Brunswick, and Quebec), and the nuclear insurers. Based on the comments received from these stakeholders, the proposals were refined through interdepartmental consultations and resubmitted to stakeholders for further consultations.

Provincial government officials consulted in Ontario, Quebec, and New Brunswick supported the proposals as presented. However, Quebec and New Brunswick officials expressed concern that increased operator liability would result in greater insurance premium costs at a time when additional costs were being imposed on nuclear power generation (e.g. enhanced security measures to address the risks associated with terrorism, new CNSC cost-recovery measures, and reserve funds for nuclear fuel waste management). While these concerns were initially raised by Quebec and New Brunswick officials, they expressed support for the efforts

### Règle du « un pour un »

Les règlements proposés se limiteront à : (i) prescrire les installations nucléaires qui seront assujetties à la Loi, (ii) prescrire les catégories d'établissements nucléaires et leurs limites de responsabilité correspondantes, (iii) abroger les *Règles sur la responsabilité nucléaire Canada-États-Unis*. Aucune exigence en matière de rapport n'est associée à ces prescriptions. Étant donné que le règlement proposé n'impose aucune contrainte administrative aux entreprises, la règle du « un pour un » ne s'applique pas.

### Lentille des petites entreprises

Le règlement proposé ne toucherait que les moyennes et les grandes entreprises; par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas.

### Consultation

Les consultations sur la modernisation de la *Loi sur la responsabilité nucléaire* se sont déroulées en deux phases. La première phase s'est tenue pendant la période de 1996 à 2005 pour entreprendre des discussions avec les intervenants et affiner les propositions de politique avant d'élaborer un projet de législation. Après cette première phase de consultations, quatre projets de loi ont été introduits entre 2007 et 2011 pour modifier la *Loi sur la responsabilité nucléaire*, mais ils ont tous échoué par suite de la prorogation ou de la dissolution du Parlement. La seconde phase de consultations s'est déroulée pendant la période de 2012 à 2014, et celles-ci ont été tenues pour réexaminer les propositions précédentes à la lumière des problèmes qui ont été soulevés par les membres du Parlement et les intervenants après que les projets de loi eurent été déposés devant le Parlement, notamment : (i) ce qui constitue une limite appropriée de la responsabilité de l'exploitant, (ii) les préoccupations des administrations municipales et des gouvernements provinciaux concernant les coûts des services d'urgence, (iii) les préoccupations des exploitants de réacteurs de recherche concernant leur garantie financière par rapport à la responsabilité que leur impose la Loi, (iv) l'étude de la possibilité de l'adhésion du Canada à une convention internationale de responsabilité civile nucléaire pour traiter les questions de responsabilité et d'indemnisation en cas d'accidents nucléaires, y compris ceux donnant lieu à des dommages transfrontières ou qui se produisent pendant le transport de matières nucléaires.

#### Première phase des consultations

La première phase des consultations a commencé en 1996 avec la publication d'un document de discussion pour commentaires sur les propositions préliminaires de modifications de la législation fondées sur un examen en profondeur par le ministère des Ressources naturelles. Les consultations ont été tenues avec les exploitants d'établissements nucléaires, les gouvernements des provinces productrices d'énergie nucléaire (c'est-à-dire l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et le Québec) et les assureurs nucléaires. Selon les observations reçues de ces intervenants, les propositions ont été affinées dans le cadre de consultations interministérielles et présentées de nouveau aux intervenants en vue d'autres consultations.

Les représentants des gouvernements provinciaux consultés en Ontario, au Québec et au Nouveau-Brunswick ont appuyé les propositions telles que présentées. Toutefois, les représentants du Québec et du Nouveau-Brunswick ont exprimé une préoccupation à savoir que la responsabilité accrue de l'exploitant donnerait lieu à des primes d'assurance plus élevées à un moment où des coûts additionnels sont en voie d'être imposés sur la production d'énergie nucléaire (par exemple les mesures de sécurité renforcées pour traiter les risques associés au terrorisme, les nouvelles mesures de recouvrement des coûts de la CCSN et les fonds de réserve pour la

made thereafter to reduce the impact of the increases to insurance premiums for operators (i.e. phasing in liability amounts and allowing alternative forms of financial security).

While nuclear operators were concerned about the impact the new legislation would have on their insurance premiums as a result of the increased mandatory insurance they would have to carry, they were generally supportive of the proposed changes.

During this phase, consultations were also held with the operators of nuclear installations — other than nuclear power plants — on the levels of reduced liability amounts that would be prescribed under the proposed Regulations. At the time, stakeholders were aware of and accepted these amounts, which were increased from the current amounts prescribed under the existing *Nuclear Liability Act* to levels calculated relative to the amount for nuclear power plants.

Concerns were raised by the operators of SLOWPOKE university research reactors, who indicated that any significant increase in the insurance premiums they pay could jeopardize the continued existence of their facilities. Accordingly, their liability limit under the proposed Regulations will remain at the level prescribed in the current *Nuclear Liability Act* (i.e. \$500,000). The operators of the other low-risk nuclear installations did not raise any concerns.

#### Second phase of consultations

In 2012, the Department of Natural Resources returned to key stakeholders (i.e. the operators of all nuclear installations, provincial governments of nuclear power generating provinces — Ontario, New Brunswick, and Quebec — and the nuclear insurers) to obtain written comments on a consultation document that was released in advance of the steps taken by the Government of Canada to move forward on new proposals to revise the *Nuclear Liability Act*. In particular, the consultation document sought comments on what constitutes an appropriate liability limit for nuclear power operators under new legislation, on what constitutes an appropriate financial security amount for research reactor operators to cover their liability, and on the possibility of Canadian compliance with the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage.

While the operators of nuclear power plants expressed concern with the higher cost of insurance premiums needed to cover a \$1 billion liability amount, they recognized the need to modernize the legislation and that they have benefited financially from not being required to carry higher amounts of financial security for civil liability since the enactment of the *Nuclear Liability Act* in 1976.

In October 2014, preliminary consultations on the substance of the proposed Regulations were undertaken with all nuclear installation operators (i.e. the nuclear power plant operators and the operators of other nuclear installations). The operators were invited to comment on the proposed designations, the nuclear installation classes, and the liability limits. There were no major issues identified as a result of these consultations. Only three operators provided comments. One operator sought clarification on the implications of the designation of its nuclear installations. One operator suggested that the nuclear installation class “reactors 1 MW to

gestion des déchets de combustible nucléaire). Bien que ces préoccupations aient initialement été soulevées par les représentants du Québec et du Nouveau-Brunswick, ils ont exprimé leur soutien aux efforts déployés par la suite pour réduire l'incidence des augmentations des primes d'assurance pour les exploitants (c'est-à-dire l'introduction progressive des montants de responsabilité et l'autorisation d'autres formes de garantie financière).

Bien que les exploitants nucléaires aient été préoccupés à l'égard de l'incidence que la nouvelle législation aurait sur les primes d'assurance à la suite de l'augmentation de l'assurance obligatoire qu'ils doivent posséder, ils ont appuyé, d'une manière générale, les modifications proposées.

Pendant cette phase, des consultations ont aussi été tenues avec les exploitants d'établissements nucléaires — autres que les centrales nucléaires — sur les niveaux des montants réduits de responsabilité qui seraient prescrits en vertu du règlement proposé. À ce moment-là, les intervenants connaissaient et ont accepté ces montants, qui ont été portés des montants actuels prescrits en vertu de la *Loi sur la responsabilité nucléaire* actuelle aux niveaux calculés en fonction du montant établi pour les centrales nucléaires.

Des préoccupations ont été soulevées par les exploitants des réacteurs de recherche universitaire SLOWPOKE, qui ont indiqué que toute augmentation importante des primes d'assurance qu'ils paient pourrait mettre en péril l'existence continue de leurs installations. Par conséquent, leur limite de responsabilité en vertu du règlement proposé demeurera au niveau prescrit par la *Loi sur la responsabilité nucléaire* actuelle (c'est-à-dire 500 000 \$). Les exploitants des autres établissements nucléaires à faible risque n'ont soulevé aucune préoccupation.

#### Seconde phase des consultations

En 2012, le ministère des Ressources naturelles a de nouveau consulté les intervenants clés (les exploitants de tous les établissements nucléaires, les gouvernements des provinces productrices d'énergie nucléaire — l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et le Québec — et les assureurs nucléaires) afin d'obtenir des observations écrites sur un document de consultation qui a été publié à l'avance des mesures prises par le gouvernement du Canada pour aller de l'avant avec les nouvelles propositions visant à modifier la *Loi sur la responsabilité nucléaire*. En particulier, le document de consultation sollicitait des observations sur ce qui constitue une limite de responsabilité appropriée pour les exploitants de centrales nucléaires en vertu de la nouvelle législation, ce qui constitue un montant de garantie financière approprié pour permettre aux exploitants de réacteurs de recherche de couvrir leur responsabilité et la possibilité de l'adhésion du Canada à la Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires.

Bien que les exploitants de centrales nucléaires aient exprimé une préoccupation à l'égard du coût plus élevé des primes d'assurance nécessaires pour couvrir un montant de responsabilité de 1 milliard de dollars, ils ont reconnu qu'il est nécessaire de moderniser la législation et qu'ils ont tiré un avantage financier du fait de ne pas être obligés de posséder des montants plus élevés de garantie financière pour la responsabilité civile depuis l'adoption de la *Loi sur la responsabilité nucléaire* en 1976.

En octobre 2014, des consultations préliminaires sur la substance du règlement proposé ont été menées auprès de tous les exploitants d'établissements nucléaires (c'est-à-dire les exploitants des centrales nucléaires et les exploitants des autres établissements nucléaires). Les exploitants ont été invités à formuler des observations sur les désignations proposées, les catégories d'établissements nucléaires et les limites de responsabilité. Aucun problème majeur n'a été relevé à la suite de ces consultations. Seulement trois exploitants ont formulé des observations. Un exploitant a demandé des précisions sur les conséquences de la désignation de

7 MW” be modified to “reactors 1 MW to 10 MW” to provide it with the flexibility to increase the power of its reactor in the future. One operator expressed concern over the classification of Gentilly-2 as a nuclear power reactor, given that it is in safe-shutdown mode. In order to address these concerns, the Department of Natural Resources, in consultation with the CNSC, engaged these operators further during the development of the proposed Regulations. No additional concerns have been raised since that time.

### Rationale

The Act establishes the absolute liability regime for operators of nuclear installations; however, the provisions of the Act may not apply until nuclear installations have been designated, which may only occur by regulation. This is why the proposed Regulations are required. The proposed Regulations designate which nuclear facilities will be subject to the Act, and establish categories of nuclear installations so that liability limits are commensurate with the risk the installations represent. This ensures operators are held responsible and accountable to the Canadian public for civil damages resulting from any radiation release resulting from their nuclear installation or from transport of nuclear materials to or from their nuclear installation.

Regulations provide greater flexibility to prescribe and/or amend liability limits for different classes of nuclear installations, when necessary.

The proposed Regulations support public well-being as they require operators of nuclear installations to carry enhanced financial security for the compensation of civil damage. Prescribing reduced liability levels for certain classes of nuclear installations is beneficial to the operators of these classes, because the financial security that they will be required to carry will be commensurate with the nature of the activities associated with these classes.

Nonetheless, the operators of nuclear installations — other than nuclear power plants — will carry increased costs as a result of the liability limits imposed by the proposed Regulations. The incremental costs to these operators stem from increases to the insurance premiums they will be required to pay for commercial insurance needed to cover their prescribed liability amounts as required by the Act. The total incremental aggregate cost for the affected operators of the 13 low-risk nuclear installations is approximately \$180,000 annually. The bulk of this increase — \$130,000 — will be borne by Canadian Nuclear Laboratories for insurance on its nuclear installations that it — as a federal Crown corporation — was not required to carry under the existing *Nuclear Liability Act*.

Lastly, Canada becoming a party to the Convention renders the *Canada-United States Nuclear Liability Rules* obsolete, so they will be repealed.

### Implementation, enforcement and service standards

The proposed regulations would come into force on January 1, 2016.

The Department of Natural Resources will oversee the enforcement of the proposed Regulations, and the CNSC, prior to granting a licence to operators, will ensure that they have the required financial security in place to cover their respective liability amount, as established by the Act and the proposed Regulations.

ses établissements nucléaires. Un exploitant a proposé que la catégorie d'établissement nucléaire « réacteurs de 1 MW à 7 MW » soit modifiée à « réacteurs de 1 MW à 10 MW » pour lui donner la flexibilité nécessaire pour augmenter la puissance de son réacteur à l'avenir. Un exploitant a exprimé une préoccupation à l'égard de la classification de Gentilly-2 comme réacteur de centrale nucléaire étant donné que le réacteur est en mode d'arrêt sécuritaire. Afin de traiter ces préoccupations, le ministère des Ressources naturelles a de nouveau consulté ces exploitants dans le cadre de l'élaboration du règlement proposé, de concert avec la CCSN. Aucune autre préoccupation n'a été soulevée depuis.

### Justification

La Loi établit le régime de responsabilité absolue pour les exploitants d'établissements nucléaires; toutefois, les dispositions de la Loi ne peuvent être mises en œuvre que lorsque les établissements nucléaires ont été désignés, ce qui ne peut être fait que par règlement. C'est pourquoi le règlement proposé est nécessaire. Le règlement proposé désigne donc les installations nucléaires qui seront assujetties à la Loi et établit les catégories d'établissements nucléaires de façon à ce que les limites de responsabilité soient proportionnelles au risque que les établissements représentent. Cela garantit que les exploitants seront tenus responsables et seront redevables envers le public canadien des dommages civils découlant de tout rayonnement provenant de leur établissement nucléaire ou du transport des matières nucléaires à destination ou en provenance de leur établissement nucléaire.

Un règlement fournit une flexibilité accrue pour la prescription ou la modification des limites de responsabilité des différentes catégories d'établissements nucléaires, s'il y a lieu.

Le règlement proposé favorise le bien-être du public puisqu'il exige des exploitants d'établissements nucléaires qu'ils possèdent une garantie financière accrue pour l'indemnisation des dommages civils. La prescription des niveaux réduits de responsabilité pour certaines catégories d'établissements nucléaires est avantageuse pour les exploitants de ces catégories, parce que la garantie financière qu'ils devront posséder sera proportionnelle au niveau de risque associé à la nature des activités de ces catégories.

Néanmoins, les exploitants d'établissements nucléaires — autres que les centrales nucléaires — devront assumer des coûts additionnels en raison des limites de responsabilité imposées par le règlement proposé. Les coûts additionnels pour ces exploitants découlent des augmentations des primes d'assurance qu'ils devront payer pour l'assurance commerciale nécessaire pour couvrir les montants de responsabilité qui leur sont prescrits par la Loi. Le coût différentiel global pour les exploitants touchés des 13 établissements nucléaires à faible risque est d'environ 180 000 \$ par année. La majeure partie de cette augmentation — 130 000 \$ — sera assumée par Laboratoires nucléaires canadiens aux fins d'assurance pour ses établissements nucléaires, puisqu'en tant que société d'État, elle n'avait pas à souscrire à une telle assurance en vertu de la *Loi sur la responsabilité nucléaire* existante.

Enfin, le fait que le Canada devienne partie à la Convention rend les *Règles sur la responsabilité nucléaire Canada-États-Unis* obsolètes; par conséquent, elles seront abrogées.

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

Les règlements proposés entreraient en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Le ministère des Ressources naturelles supervisera la mise en application du règlement proposé. De plus, la CCSN, avant de délivrer un permis aux exploitants, veillera à ce qu'ils aient mis en place la garantie financière exigée pour couvrir leurs montants de responsabilité respectifs, tels qu'ils sont établis par la Loi et le règlement proposé.

Section 77 of the Act provides for a fine of not more than \$300,000 for each day on which an operator fails to maintain financial security in the form and manner required by the Act or the proposed Regulations.

#### Contact

Dave McCauley  
Director  
Uranium and Radioactive Waste Division  
Natural Resources Canada  
17th Floor, Room C2-4  
580 Booth Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0E4  
Telephone : 613-996-4697  
Fax : 613-947-4205  
Email : Dave.McCauley@NRCan-RNCan.gc.ca

L'article 77 de la Loi prévoit une amende maximale de 300 000 \$ pour chaque jour au cours duquel un exploitant ne maintient pas une garantie financière selon la forme et les modalités prévues par la Loi ou le règlement proposé.

#### Personne-ressource

Dave McCauley  
Directeur  
Division de l'uranium et des déchets radioactifs  
Ressources naturelles Canada  
17<sup>e</sup> étage, pièce C2-4  
580, rue Booth  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0E4  
Téléphone : 613-996-4697  
Télécopieur : 613-947-4205  
Courriel : Dave.McCauley@NRCan-RNCan.gc.ca

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to sections 7, 24 and 78 of the *Nuclear Liability and Compensation Act*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *Nuclear Liability and Compensation Regulations*.

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 Dave McCauley, Director, Uranium and Radioactive Waste Division, Natural Resources Canada, 580 Booth Street, 17th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0E4 (tel.: 613-996-4697; email: Dave.McCauley@NRCan-RNCan.gc.ca).

Ottawa, June 18, 2015

JURICA ČAPKUN  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

### NUCLEAR LIABILITY AND COMPENSATION REGULATIONS

#### INTERPRETATION

##### Definitions

1. The following definitions apply in these Regulations.

“non-fuel radioactive waste management facility”  
« installation de gestion des déchets radioactifs autres que le combustible »

“non-fuel radioactive waste management facility” means a facility for the storage, management or processing of waste made radioactive by exposure to the nuclear fuel process but excluding spent nuclear fuel waste products.

“nuclear fuel conversion facility”  
« installation de conversion du combustible nucléaire »

“nuclear fuel conversion facility” means a facility for the processing or storage of unirradiated enriched uranium.

<sup>a</sup> S.C. 2015, c. 4, s. 120

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu des articles 7, 24 et 78 de la *Loi sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire*<sup>a</sup>, se propose de prendre le *Règlement sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire*, 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 Dave McCauley, directeur, Division de l'uranium et des déchets radioactifs, Ressources naturelles Canada, 580, rue Booth, 17<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0E4 (tél. : 613-996-4697; courriel : Dave.McCauley@NRCan-RNCan.gc.ca).

Ottawa, le 18 juin 2015

*Le greffier adjoint du Conseil privé*  
JURICA ČAPKUN

### RÈGLEMENT SUR LA RESPONSABILITÉ ET L'INDEMNISATION EN MATIÈRE NUCLÉAIRE

#### DÉFINITIONS

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

« installation de conversion du combustible nucléaire » Installation de traitement ou d'entreposage d'uranium enrichi non irradié.

« installation de gestion des déchets de combustible nucléaire » Installation d'entreposage, de gestion ou de traitement des déchets de combustible nucléaire épuisé présentant un faible risque de criticité.

##### Définitions

« installation de conversion du combustible nucléaire »  
“nuclear fuel conversion facility”

« installation de gestion des déchets de combustible nucléaire »  
“nuclear fuel waste management facility”

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 4, art. 120

<p>“nuclear fuel fabrication facility” « installation de production de combustible nucléaire »</p> <p>“nuclear fuel waste management facility” « installation de gestion des déchets de combustible nucléaire »</p> <p>“nuclear fuel waste processing facility” « installation de traitement des déchets de combustible nucléaire »</p> <p>“power reactor” « réacteur de puissance »</p> <p>“reactor less than 1 MW” « réacteur de moins de 1 MW »</p> <p>“reactor 1 MW to 7 MW” « réacteur de 1 MW à 7 MW »</p> <p>“reactor over 7 MW” « réacteur de plus de 7 MW »</p>	<p>“nuclear fuel fabrication facility” means a facility for the fabrication or production of nuclear fuel components containing unirradiated enriched uranium.</p> <p>“nuclear fuel waste management facility” means a facility for the storage, management or processing of spent nuclear fuel waste products with a low risk of criticality.</p> <p>“nuclear fuel waste processing facility” means a facility for the storage, processing or reprocessing of spent nuclear fuel waste products with an increased risk of criticality.</p> <p>“power reactor” means a nuclear reactor with the capacity to produce commercial electricity.</p> <p>“reactor less than 1 MW” means a nuclear reactor with the capacity to produce under 1 MW thermal output.</p> <p>“reactor 1 MW to 7 MW” means a nuclear reactor with the capacity to produce 1 MW to 7 MW thermal output, inclusively.</p> <p>“reactor over 7 MW” means a nuclear reactor with the capacity to produce more than 7 MW thermal output other than a power reactor.</p>	<p>« installation de gestion des déchets radioactifs autres que le combustible nucléaire » Installation d’entreposage, de gestion ou de traitement des déchets devenus radioactifs par suite d’une exposition au processus du combustible nucléaire, à l’exclusion des déchets de combustible nucléaire épuisé.</p> <p>« installation de production de combustible nucléaire » Installation de fabrication et de production de composants de combustible nucléaire contenant de l’uranium enrichi non irradié.</p> <p>« installation de traitement des déchets de combustible nucléaire » Installation d’entreposage, de traitement ou de retraitement des déchets de combustible nucléaire épuisé présentant un risque accru de criticité.</p> <p>« réacteur de moins de 1 MW » Réacteur nucléaire capable de produire moins de 1 mégawatts (ci-après « MW ») de puissance thermique.</p> <p>« réacteur de 1 MW à 7 MW » Réacteur nucléaire capable de produire au moins 1 MW et au plus 7 MW de puissance thermique.</p> <p>« réacteur de plus de 7 MW » Réacteur nucléaire capable de produire plus de 7 MW de puissance thermique, autre qu’un réacteur de puissance.</p> <p>« réacteur de puissance » Réacteur nucléaire capable de produire de l’électricité à des fins commerciales.</p>	<p>« installation de gestion des déchets radioactifs autres que le combustible nucléaire » “non-fuel radioactive waste management facility”</p> <p>« installation de production de combustible nucléaire » “nuclear fuel fabrication facility”</p> <p>« installation de traitement des déchets de combustible nucléaire » “nuclear fuel waste processing facility”</p> <p>« réacteur de moins de 1 MW » “reactor less than 1 MW”</p> <p>« réacteur de 1 MW à 7 MW » “reactor 1 MW to 7 MW”</p> <p>« réacteur de plus de 7 MW » “reactor over 7 MW”</p> <p>« réacteur de puissance » “power reactor”</p>
--	--	---	---

#### DESIGNATION OF NUCLEAR INSTALLATIONS

Designation of nuclear installations	<b>2.</b> (1) The sites set out in column 1 of the schedule are designated as nuclear installations.
Class	(2) The class set out in column 2 of the schedule indicates the class of the nuclear installation set out in column 1.
Description of site	(3) The sites are described in column 3 of the schedule.
List of facilities	(4) The facilities that are authorized to contain nuclear material are listed in column 4 of the schedule.
Designation of operator	(5) The holder of the licence set out in column 5 of the schedule is designated as the operator of the installation set out in column 1.
Column 2 of the schedule	<b>3.</b> Subsection 2(2) of these Regulations and column 2 of the schedule are not binding and do not form part of these Regulations but are included for convenience only.

#### DÉSIGNATION D'ÉTABLISSEMENTS NUCLÉAIRES

Designation d'établissements nucléaires	<b>2.</b> (1) Les emplacements figurant à la colonne 1 de l'annexe sont désignés comme établissements nucléaires.	Désignation d'établissements nucléaires
Catégorie	(2) Pour un établissement nucléaire donné, la catégorie figurant à la colonne 2 de l'annexe en indique la catégorie.	Catégorie
Délimitation des emplacements	(3) Les emplacements sont délimités à la colonne 3 de l'annexe.	Délimitation des emplacements
Énumération des installations	(4) Les installations où la présence de matières nucléaires est permise sont énumérées à la colonne 4 de l'annexe.	Énumération des installations
Désignation de l'exploitant	(5) Le titulaire de la licence ou du permis figurant à la colonne 5 de l'annexe est désigné, pour un établissement nucléaire donné, comme exploitant de cet établissement.	Désignation de l'exploitant
Colonne 2 de l'annexe	<b>3.</b> Le paragraphe 2(2) et la colonne 2 de l'annexe ne font pas partie du présent règlement et n'y figurent qu'à titre d'information.	Colonne 2 de l'annexe

CLASSES OF NUCLEAR  
INSTALLATIONSRisk of  
facilities

4. (1) For the purpose of subsection (2), facilities are ranked from the highest to the lowest risk in the following order:

- (a) power reactors;
- (b) reactors over 7 MW;
- (c) nuclear fuel waste processing facilities;
- (d) nuclear fuel waste management facilities;
- (e) nuclear fuel conversion facilities;
- (f) nuclear fuel fabrication facilities;
- (g) reactors 1 MW to 7 MW;
- (h) non-fuel radioactive waste management facilities;
- (i) reactors less than 1 MW.

Classes of  
nuclear  
installations

(2) The following classes of nuclear installations are prescribed:

- (a) the Power Reactor Class is a class of nuclear installation at which the facility with the highest risk is a power reactor;
- (b) the Reactor Over 7 MW Class is a class of nuclear installation at which the facility with the highest risk is a reactor over 7 MW;
- (c) the Nuclear Fuel Waste Processing Class is a class of nuclear installation at which the facility with the highest risk is a nuclear fuel waste processing facility;
- (d) the Nuclear Fuel Waste Management Class is a class of nuclear installation at which the facility with the highest risk is a nuclear fuel waste management facility;
- (e) the Nuclear Fuel Conversion Class is a class of nuclear installation at which the facility with the highest risk is a nuclear fuel conversion facility;
- (f) the Nuclear Fuel Fabrication Class is a class of nuclear installation at which the facility with the highest risk is a nuclear fuel fabrication facility;
- (g) the Reactor 1 MW to 7 MW Class is a class of nuclear installation at which the facility with the highest risk is a reactor between 1 MW and 7 MW;
- (h) the Non-Fuel Radioactive Waste Management Class is a class of nuclear installation at which the facility with the highest risk is a non-fuel radioactive waste management facility; and
- (i) the Reactor Less Than 1 MW Class is a class of nuclear installation at which the facility with the highest risk is a reactor less than 1 MW.

CATÉGORIES D'ÉTABLISSEMENTS  
NUCLÉAIRESRisque des  
installations

4. (1) Pour l'application du paragraphe (2), les installations sont classées selon l'ordre de risque décroissant ci-après :

- a) réacteur de puissance;
- b) réacteur de plus de 7 MW;
- c) installation de traitement des déchets de combustible nucléaire;
- d) installation de gestion des déchets de combustible nucléaire;
- e) installation de conversion du combustible nucléaire;
- f) installation de production de combustible nucléaire;
- g) réacteur de 1 MW à 7 MW;
- h) installation de gestion des déchets radioactifs autres que le combustible nucléaire;
- i) réacteur de moins de 1 MW.

Catégories des  
établissements  
nucléaires

(2) Les catégories d'établissements nucléaires ci-après sont prévues :

- a) catégorie du réacteur de puissance, celle dont l'installation ayant le risque le plus élevé est un réacteur de puissance;
- b) catégorie du réacteur de plus de 7 MW, celle dont l'installation ayant le risque le plus élevé est un réacteur nucléaire de plus de 7 MW;
- c) catégorie de l'installation de traitement des déchets de combustible nucléaire, celle dont l'installation ayant le risque le plus élevé est une installation de traitement des déchets de combustible nucléaire;
- d) catégorie de l'installation de gestion des déchets de combustible nucléaire, celle dont l'installation ayant le risque le plus élevé est une installation de gestion des déchets de combustible nucléaire;
- e) catégorie de l'installation de conversion du combustible nucléaire, celle dont l'installation ayant le risque le plus élevé est une installation de conversion de combustible nucléaire;
- f) catégorie de l'installation de production de combustible nucléaire, celle dont l'installation ayant le risque le plus élevé est une installation de production de combustible nucléaire;
- g) catégorie du réacteur de 1 MW à 7 MW, celle dont l'installation ayant le risque le plus élevé est un réacteur de 1 MW à 7 MW;
- h) catégorie de l'installation de gestion des déchets radioactifs autres que le combustible nucléaire, celle dont l'installation ayant le risque le plus élevé est une installation de gestion des déchets radioactifs autres que le combustible nucléaire;
- i) catégorie du réacteur de moins de 1 MW, celle dont l'installation ayant le risque le plus élevé est un réacteur de moins de 1 MW.

## AMOUNT OF LIABILITY

MONTANT DE LA LIMITE DE  
RESPONSABILITÉ

Liability	<p><b>5.</b> The maximum amount of liability applicable to an operator of a nuclear installation in</p> <p>(a) the Reactor over 7 MW Class is \$180 million;</p> <p>(b) the Nuclear Fuel Waste Processing Class is \$40 million;</p> <p>(c) the Nuclear Fuel Waste Management Class is \$13 million;</p> <p>(d) the Nuclear Fuel Conversion Class is \$3.3 million;</p> <p>(e) the Nuclear Fuel Fabrication Class is \$2.3 million;</p> <p>(f) the Reactor 1 MW to 7 MW Class is \$1.3 million;</p> <p>(g) the Non-Fuel Radioactive Waste Management Class is \$1 million; and</p> <p>(h) the Reactor Less Than 1 MW Class is \$0.5 million.</p>	<p><b>5.</b> La responsabilité de l'exploitant d'un établissement nucléaire se limite aux sommes suivantes :</p> <p>a) s'agissant de la catégorie du réacteur de plus de 7 MW, 180 millions de dollars;</p> <p>b) s'agissant de la catégorie de l'installation de traitement des déchets de combustible nucléaire, 40 millions de dollars;</p> <p>c) s'agissant de la catégorie de l'installation de gestion des déchets de combustible nucléaire, 13 millions de dollars;</p> <p>d) s'agissant de la catégorie de l'installation de conversion du combustible nucléaire, 3,3 millions de dollars;</p> <p>e) s'agissant de la catégorie de l'installation de production de combustible nucléaire, 2,3 millions de dollars;</p> <p>f) s'agissant de la catégorie du réacteur de 1 MW à 7 MW, 1,3 million de dollars;</p> <p>g) s'agissant de la catégorie de l'installation de gestion des déchets radioactifs autres que le combustible nucléaire, 1 million de dollars;</p> <p>h) s'agissant de la catégorie du réacteur de moins de 1 MW, 0,5 million de dollars.</p>	Responsabilité
-----------	--	---	----------------

## COMING INTO FORCE

## ENTRÉE EN VIGUEUR

January 1, 2016	<p><b>6.</b> These Regulations come into force on January 1, 2016.</p>	<p><b>6.</b> Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016.</p>	1 <sup>er</sup> janvier 2016
-----------------	--	--	------------------------------

SCHEDULE  
(Section 2)

## DESIGNATION OF NUCLEAR INSTALLATIONS

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	
Item	Nuclear Installation	Class	Description	List of Facilities	Operator
1.	Bruce Nuclear Generating Station A	Power Reactor Class	The site is located on the shore of Lake Huron, Ontario, and is more particularly described in instrument numbers 28696 and 168541 registered in the township of Bruce, now the Municipality of Kincardine in the County of Bruce, and also including part of Parcel Water Lot 1, Section HY134 being part of the Bed of Lake Huron in front of Lots 24, 25, 26, 27, 28, 29 and 30, Concession A or Lake Range designated as Parts 108, 109 and 110 on Reference Plan 3R 7352.	1. Four-unit power reactor 2. Facility for the storage of irradiated fuel	Holder of the licence for the four-unit power reactor
2.	Bruce Nuclear Generating Station B	Power Reactor Class	The site is located on the shore of Lake Huron, Ontario, and is more particularly described in instrument numbers 28696, 34839, 27556 and 154872 registered in the township of Bruce, now the Municipality of Kincardine in the County of Bruce, and also including Parcel Water Lot 3, Section Location HY 152 being that part of the Bed of Lake Huron in front of Lots 11, 12, 13, 14, 15, 16 and in front of part of Lot 17, Concession A or Lake Range being part of Water Lot Location HY 152 designated as Part 17 on Reference Plan 3R 7351.	1. Four-unit power reactor 2. Facility for the storage of irradiated fuel	Holder of the licence for the four-unit power reactor
3.	Darlington Nuclear Generating Station	Power Reactor Class	The site is located on the shores of Lake Ontario in the Municipality of Clarington, Regional Municipality of Durham, Ontario, and is more particularly described in property identification numbers 26606-0134(LT), 26606-0051(LT), 26606-0052(LT), 26606-0053(LT), 26606-0085(LT) and 26606-0279(LT).	1. Four-unit power reactor 2. Facility for the storage of irradiated fuel	Holder of the licence for the four-unit power reactor

SCHEDULE — *Continued*DESIGNATION OF NUCLEAR INSTALLATIONS — *Continued*

Item	Column 1 Nuclear Installation	Column 2 Class	Column 3 Description	Column 4 List of Facilities	Column 5 Operator
4.	Gentilly-2	Nuclear Fuel Waste Management Facility Class	The site is located in Bécancour, Quebec, on the south shore of the St. Lawrence River, at the mouth of the Gentilly River, on lots 3 294 085, 3 294 087, 3 294 102, 3 294 103, 3 685 137 and 3 685 155, Official Cadastre of Québec, registration division of Nicolet, as they existed on March 20, 2015, and on lot 3 294 086. The survey plans and the documents under which the lots were acquired can be consulted in the Quebec Land Register.	1. Nuclear fuel waste management facility 2. A retired power reactor placed in storage with surveillance mode of operation	Holder of the licence for the nuclear fuel waste management facility
5.	Pickering Nuclear Generating Station	Power Reactor Class	The site is located on the shore of Lake Ontario, in the city of Pickering, Regional Municipality of Durham, Ontario, and is more particularly described in property identification numbers 26326-0148(LT), 26326-0136(LT) (part thereof) and 26326-0149(LT).	1. Eight-unit power reactor 2. Facilities for the storage of irradiated fuel	Holder of the licence for the eight-unit power reactor
6.	Point Lepreau Nuclear Generating Station	Power Reactor Class	The site is located in New Brunswick on the Lepreau peninsula, 40 km southwest of Saint John on Route 790, off Highway 1, and is more particularly described in property identification numbers 00471136, 55062665, 55010086, 00427138, 55062640, 01231323, 00274910, 00276592, 55094429, 55003248, 55001911 and 55062657. Title documents for the subject parcels of land are registered in the Registry Offices for the Counties of Saint John and Charlotte in New Brunswick.	1. Single-unit power reactor 2. Facility for the storage of irradiated fuel	Holder of the licence for the single-unit power reactor
7.	Chalk River Laboratories	Reactor Over 7 MW Class	The site is located near the village of Chalk River in Renfrew County, Ontario, on the south shore of the Ottawa River, approximately 200 km northwest of Ottawa, and is more particularly described in property identification numbers 57075 0003(LT), 57076 0049(LT), and 57074 0021(LT).	1. Single-unit non-power reactor over 7 MW 2. Retired nuclear reactor structures 3. Facilities for fuel fabrication and substance processing 4. Waste processing and storage facilities	Holder of the licence for the single-unit non-power reactor over 7 MW
8.	McMaster Nuclear Reactor	Reactor 1 MW to 7 MW Class	The reactor facility is located in the Reactor Building in McMaster University at 1280 Main Street West, Hamilton, Ontario L8S 4K1.	1. A reactor 1 MW to 7 MW	Holder of the licence for the reactor 1 MW to 7 MW
9.	École Polytechnique: SLOWPOKE 2 Reactor	Reactor Less Than 1 MW Class	The SLOWPOKE 2 Reactor is located at the Main Pavilion, Room B277.5, Principal Building, Ecole Polytechnique de Montreal, 2900, Edouard-Montpetit, Montreal, Quebec H3T 1J4.	1. A reactor less than 1 MW	Holder of the licence for the reactor less than 1 MW
10.	Royal Military College of Canada: SLOWPOKE 2 Reactor	Reactor Less Than 1 MW Class	The SLOWPOKE 2 Reactor is located in the Royal Military College of Canada at the Department of Chemistry and Chemical Engineering, Sawyer Building module 5, 11 General Crerar Crescent, P.O. Box 17000, Stn Forces, Kingston, Ontario K7K 7B4, consisting of Rooms 1500G, 1500H, 1500J, 1500K, 1500M, 1500N, 2507, 2507A, 2507B, 2507C and 2507D.	1. A reactor less than 1 MW	Holder of the licence for the reactor less than 1 MW
11.	Saskatchewan Research Council: SLOWPOKE 2 Reactor	Reactor Less Than 1 MW Class	The SLOWPOKE 2 Reactor is located in the Saskatchewan Research Council at 102-422 Downey Road, Saskatoon, Saskatchewan S7N 4N1, within the Saskatchewan Research Council Environmental Analytical Laboratories building and consisting of the Reactor Room, Uranium Analysis Laboratory, Neutron Activation Analysis Laboratory and Sample Storage Room.	1. A reactor less than 1 MW	Holder of the licence for the reactor less than 1 MW
12.	University of Alberta: SLOWPOKE 2 Reactor	Reactor Less Than 1 MW Class	The SLOWPOKE 2 Reactor is located at Room 1099, Dentistry/Pharmacy Building, University of Alberta, Edmonton, Alberta T6G 2N8.	1. A reactor less than 1 MW	Holder of the licence for the reactor less than 1 MW
13.	Cameco Fuel Manufacturing	Nuclear Fuel Fabrication Facility Class	The site is located at 200 Dorset Street East, Port Hope, Ontario, and is more particularly described in instrument number 89833 Parts 1 and 2 deposited in the Land Registry Office, Town of Port Hope.	1. A nuclear fuel fabrication facility	Holder of the licence for the nuclear fuel fabrication facility
14.	Port Hope Conversion Facility	Nuclear Fuel Conversion Facility Class	The site is located at 1 Eldorado Place, Port Hope, and at the corner of Nelson Street and Dorset Street East, Port Hope, in the County of Northumberland, formerly the County of Durham, Ontario, and is more particularly described in instrument numbers N19988 and N12702 deposited in the Land Registry Office, Town of Port Hope.	1. A nuclear fuel conversion facility	Holder of the licence for the nuclear fuel conversion facility



SCHEDULE — *Continued*DESIGNATION OF NUCLEAR INSTALLATIONS — *Continued*

Item	Column 1 Nuclear Installation	Column 2 Class	Column 3 Description	Column 4 List of Facilities	Column 5 Operator
15.	Douglas Point Waste Storage Facility	Nuclear Fuel Waste Management Facility Class	The site is located on the Eastern shore of Lake Huron in the Municipality of Kincardine, Ontario, and is more particularly described in property identification number 33285 0178(LT).	1. Nuclear fuel waste management facility 2. A retired prototype nuclear power station placed in storage with surveillance mode of	Holder of the licence for nuclear fuel waste management facility
16.	Gentilly 1 – Waste Storage Facility	Nuclear Fuel Waste Management Facility Class	The site is located in Bécancour, Quebec, on the south shore of the St. Lawrence River, at the mouth of the Gentilly River, on lots 3 295 171, 3 685 136 and 3 685 138 to 3 685 143, Official Cadastre of Quebec, registration division of Nicolet, as they existed on March 20, 2015. The survey plans and documents under which the lots were acquired can be consulted in the Quebec Land Register.	1. Nuclear fuel waste management facility 2. A retired power reactor placed in storage with surveillance mode of operation	Holder of the licence for the nuclear fuel waste management facility
17.	Western Waste Management Facility	Nuclear Fuel Waste Management Facility Class	The site is located on the shore of Lake Huron in the Municipality of Kincardine, Ontario, and is more particularly described in property identification number 33285 0168(LT) (part thereof).	1. Nuclear fuel waste management facilities	Holder of the licence for the nuclear fuel waste management facilities
18.	Whiteshell Nuclear Research Establishment	Nuclear Fuel Waste Management Facility Class	The site is located approximately 10 km west of Pinawa, Manitoba, and 100 km northeast of Winnipeg, on the east bank of the Winnipeg River, and is more particularly described in Atomic Energy Control Board Order Number 2/14/74, as published in the <i>Canada Gazette</i> , Part I, on June 8, 1974.	1. Nuclear fuel waste management facilities 2. Retired nuclear reactor structures	Holder of the licence for the nuclear fuel waste management facilities
19.	Nuclear Power Demonstration Waste Management Facility	Non-Fuel Radioactive Waste Management Facility Class	The site is located in the town of Laurentian Hills in Renfrew County, Ontario, approximately 200 km northwest of Ottawa and is situated adjacent to the west bank of the Ottawa River, and is more particularly described in property identification number 57047 0003.	1. A non-fuel radioactive waste management facility	Holder of the licence for the non-fuel radioactive waste management facility

[26-1-o]

ANNEXE  
(*article 2*)

## DÉSIGNATION D'ÉTABLISSEMENTS NUCLÉAIRES

Article	Colonne 1 Emplacement : établissement nucléaire	Colonne 2 Catégorie	Colonne 3 Description	Colonne 4 Liste des installations	Colonne 5 Exploitant
1.	Centrale nucléaire Bruce-A	Catégorie du réacteur de puissance	L'emplacement est situé sur les rives du lac Huron, en Ontario, et est décrit plus en détail dans les instruments numéros 28696 et 168541 aux registres du canton de Bruce, maintenant appelé la municipalité de Kincardine située dans le comté de Bruce. Est également incluse une partie de la parcelle du lot de grève 1, emplacement HY134, faisant partie du lit du lac Huron devant les lots 24, 25, 26, 27, 28, 29 et 30, concession A ou rang Lake Range désigné comme les parties 108, 109 et 110 sur le plan de renvoi 3R 7352.	1. Le réacteur de puissance à quatre tranches; 2. Installation pour l'entreposage de combustible irradié.	Titulaire de la licence ou du permis pour le réacteur de puissance à quatre tranches
2.	Centrale nucléaire Bruce-B	Catégorie du réacteur de puissance	L'emplacement est situé sur les rives du lac Huron, en Ontario, et est décrit plus en détail dans les instruments numéros 28696, 34839, 27556 et 154872 figurant aux registres du canton de Bruce, maintenant appelé la municipalité de Kincardine située dans le comté de Bruce. Est également incluse la parcelle du lot de grève 3, emplacement HY 152, faisant partie du lit du lac Huron devant les lots 11, 12, 13, 14, 15, 16 et partiellement devant le lot 17, concession A ou rang Lake Range faisant partie de l'emplacement du lot de grève HY 152 désigné comme la partie 17 sur le plan de renvoi 3R 7351.	1. Réacteur de puissance à quatre tranches; 2. Installation pour l'entreposage de combustible irradié.	Titulaire de la licence ou du permis pour le réacteur de puissance à quatre tranches

## ANNEXE (suite)

## DÉSIGNATION D'ÉTABLISSEMENTS NUCLÉAIRES (suite)

Article	Colonne 1 Emplacement : établissement nucléaire	Colonne 2 Catégorie	Colonne 3 Description	Colonne 4 Liste des installations	Colonne 5 Exploitant
3.	Centrale nucléaire Darlington	Catégorie du réacteur de puissance	L'emplacement est situé sur les rives du lac Ontario, dans la municipalité de Clarington, municipalité régionale de Durham, en Ontario, et est décrit plus en détail dans les numéros d'identification de propriété 26606-0134(LT), 26606-0051(LT), 26606-0052(LT), 26606-0053(LT), 26606-0085(LT) et 26606-0279(LT).	1. Réacteurs de puissance à quatre tranches; 2. Installation pour l'entreposage de combustible irradié.	Titulaire de la licence ou du permis pour le réacteur de puissance à quatre tranches
4.	Gentilly-2	Catégorie de l'installation de gestion des déchets de combustible nucléaire	L'emplacement est situé à Bécancourt, au Québec, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Gentilly, sur les lots 3 294 085, 3 294 087, 3 294 102, 3 294 103, 3 685 137 et 3 685 155, cadastre officiel du Québec, circonscription foncière de Nicolet, tels qu'ils existaient au 20 mars 2015. Certaines des installations sont également situées sur le lot 3 294 086. Les plans cadastraux et les actes en vertu desquels ces lots ont été acquis peuvent être consultés dans le Registre foncier du Québec.	1. Installation de gestion des déchets de combustible nucléaire; 2. Réacteur de puissance déclassé en entreposage sous surveillance.	Titulaire de la licence ou du permis pour l'installation de gestion des déchets de combustible nucléaire
5.	Centrale nucléaire de Pickering	Catégorie du réacteur de puissance	L'emplacement est situé sur les rives du lac Ontario, dans la ville de Pickering, municipalité régionale de Durham, en Ontario, et est décrit plus en détail dans les numéros d'identification de propriété 26326-0148(LT), 26326-0136(LT) (partiellement) et 26326-0149(LT).	1. Réacteur de puissance à huit tranches; 2. Installations pour l'entreposage de combustible irradié.	Titulaire de la licence ou du permis pour le réacteur de puissance à huit tranches
6.	Centrale nucléaire de Point Lepreau	Catégorie du réacteur de puissance	L'emplacement est situé au Nouveau-Brunswick, sur la péninsule Lepreau, à 40 km au sud-ouest de Saint-Jean, sur la route 790, près de l'autoroute 1, et est décrit plus en détail dans les numéros d'identification de propriété 00471136, 55062665, 55010086, 00427138, 55062640, 01231323, 00274910, 00276592, 55094429, 55003248, 55001911 et 55062657. Les titres de propriété pour les parcelles de terrain concernées sont enregistrés aux bureaux d'enregistrement des comtés de Saint-Jean et de Charlotte au Nouveau-Brunswick.	1. Réacteur de puissance à tranche unique; 2. Installation pour l'entreposage de combustible irradié.	Titulaire de la licence ou du permis pour le réacteur de puissance à tranche unique
7.	Laboratoires de Chalk River	Catégorie du réacteur de plus de 7 MW	L'emplacement est situé près du village de Chalk River, dans le comté de Renfrew, en Ontario, sur la rive sud de la rivière des Outaouais, à environ 200 km au nord-ouest d'Ottawa, et est décrit plus en détail dans les numéros d'identification de propriété 57075 0003(LT), 57076 0049(LT) et 57074 0021(LT).	1. Réacteur de plus de 7 MW à tranche unique; 2. Structures de réacteur nucléaire déclassé; 3. Installations pour la production de combustible et le traitement de substances nucléaires; 4. Installation de traitement et d'entreposage des déchets.	Titulaire de la licence ou du permis pour le réacteur de plus de 7 MW à tranche unique
8.	Réacteur nucléaire McMaster	Catégorie du réacteur de 1 MW à 7 MW	Le réacteur est situé dans le bâtiment du réacteur de l'Université McMaster, au 1280, rue Main Ouest, Hamilton (Ontario) L8S 4K1.	1. Réacteur de 1 MW à 7 MW.	Titulaire de la licence ou du permis pour le réacteur de 1 MW à 7 MW
9.	École Polytechnique : réacteur SLOWPOKE 2	Catégorie du réacteur de moins de 1 MW	Le réacteur SLOWPOKE 2 est situé au pavillon principal, salle B277.5, bâtiment principal, de l'École polytechnique de Montréal, 2900, boul. Édouard-Montpetit, Montréal (Québec) H3T 1J4.	1. Réacteur de moins de 1 MW.	Titulaire de la licence ou du permis pour le réacteur de moins de 1 MW
10.	Collège militaire royal du Canada : réacteur SLOWPOKE 2	Catégorie du réacteur de moins de 1 MW	Le réacteur SLOWPOKE 2 est situé dans le module 5 du bâtiment Sawyer, au département de chimie et de génie chimique du Collège militaire royal du Canada, au 11, rue Croissant Général Crerar, C. P. 17000, succ. Forces, Kingston (Ontario) K7K 7B4, dans les salles 1500G, 1500H, 1500J, 1500K, 1500M, 1500N, 2507, 2507A, 2507B, 2507C et 2507D.	1. Réacteur de moins de 1 MW.	Titulaire de la licence ou du permis pour le réacteur de moins de 1 MW
11.	Conseil de recherche de la Saskatchewan : réacteur SLOWPOKE 2	Catégorie du réacteur de moins de 1 MW	Le réacteur SLOWPOKE 2 est situé dans les locaux du Saskatchewan Research Council, au 102- 422, chemin Downey, Saskatoon (Saskatchewan) S7N 4N1, dans le bâtiment des laboratoires d'analyse environnementale du Saskatchewan Research Council qui se compose de la salle du réacteur, du laboratoire d'analyse de l'uranium, du laboratoire d'analyse de l'activation neutronique et d'une salle d'entreposage des échantillons.	1. Réacteur de moins de 1 MW.	Titulaire de la licence ou du permis pour le réacteur de moins de 1 MW

## ANNEXE (suite)

## DÉSIGNATION D'ÉTABLISSEMENTS NUCLÉAIRES (suite)

Article	Colonne 1 Emplacement : établissement nucléaire	Colonne 2 Catégorie	Colonne 3 Description	Colonne 4 Liste des installations	Colonne 5 Exploitant
12.	Université de l'Alberta : réacteur SLOWPOKE 2	Catégorie du réacteur de moins de 1 MW	Le réacteur SLOWPOKE 2 est situé à l'Université de l'Alberta, dans la salle 1099, Dentistry/Pharmacy Building, University of Alberta, Edmonton (Alberta) T6G 2N8.	1. Réacteur de moins de 1 MW.	Titulaire de la licence ou du permis pour le réacteur de moins de 1 MW
13.	Cameco Fuel Manufacturing	Catégorie de production de combustible nucléaire	L'emplacement est situé au 200 Dorset Street East, Port Hope, en Ontario, et est décrit plus en détail dans l'instrument numéro 89833, parties 1 et 2, déposé au bureau des registres sur les terres de la Ville de Port Hope.	1. Installation de production de combustible nucléaire.	Titulaire de la licence ou du permis pour l'installation de production de combustible nucléaire
14.	Installation de conversion de Port Hope	Catégorie de l'installation de conversion du combustible nucléaire	L'emplacement est située au 1 Eldorado Place, à Port Hope, et à l'angle des rues Nelson et Dorset East, à Port Hope, dans le comté de Northumberland, auparavant le comté de Durham, en Ontario, et est décrit plus en détail dans les instruments numéros N19988 et N12702, déposés au bureau des registres sur les terres de la Ville de Port Hope.	1. Installation de conversion du combustible nucléaire.	Titulaire de la licence ou du permis pour l'installation de conversion du combustible nucléaire
15.	Installation d'entreposage de déchets de Douglas Point	Catégorie de l'installation de gestion des déchets de combustible nucléaire	L'emplacement est situé sur la rive est du lac Huron, dans la municipalité de Kincardine, en Ontario, et est décrit plus en détail dans le numéro d'identification de propriété 33285 0178(LT).	1. Installation de gestion des déchets de combustible nucléaire; 2. Prototype déclassé de centrale nucléaire utilisé pour l'entreposage sous surveillance.	Titulaire de la licence ou du permis pour l'installation de gestion des déchets de combustible nucléaire
16.	Gentilly 1 – Installation d'entreposage de déchets	Catégorie de l'installation de gestion des déchets de combustible nucléaire	L'emplacement est situé à Bécancour, au Québec, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Gentilly, sur les lots 3 295 171, 3 685 136 et 3 685 138 à 3 685 143, cadastre officiel du Québec, circonscription foncière de Nicolet, tels qu'ils existaient au 20 mars 2015. Les plans cadastraux et les actes en vertu desquels ces lots ont été acquis peuvent être consultés dans le Registre foncier du Québec.	1. Installation de gestion des déchets de combustible nucléaire; 2. Réacteur de puissance déclassé utilisé pour l'entreposage sous surveillance.	Titulaire de la licence ou du permis pour l'installation de gestion des déchets de combustible nucléaire
17.	Installation de gestion des déchets Western	Catégorie de l'installation de gestion des déchets de combustible nucléaire	L'emplacement est situé sur les rives du lac Huron, dans la municipalité de Kincardine, en Ontario, et est décrit plus en détail dans le numéro d'identification de propriété 33285 0168(LT) (partiellement).	1. Installations de gestion des déchets de combustible nucléaire.	Titulaire de la licence ou du permis pour l'installation de gestion des déchets de combustible nucléaire
18.	Établissement de recherche nucléaire Whiteshell	Catégorie de l'installation de gestion des déchets de combustible nucléaire	L'emplacement est situé à environ 10 km à l'ouest de Pinawa, au Manitoba, et à 100 km au nord-est de Winnipeg, sur la rive est de la rivière Winnipeg, et est décrit plus en détail dans l'ordonnance numéro 2/14/74 délivrée par la Commission de contrôle de l'énergie atomique, telle que publiée dans la Partie I de la <i>Gazette du Canada</i> le 8 juin 1974.	1. Installations de gestion des déchets de combustible nucléaire; 2. Structures de réacteur nucléaire déclassé.	Titulaire de la licence ou du permis pour l'installation de gestion des déchets de combustible nucléaire
19.	Installation de gestion des déchets du réacteur nucléaire de démonstration	Catégorie de l'installation de gestion des déchets radioactifs autres que le combustible nucléaire	L'emplacement est situé dans la ville de Laurentian Hills, dans le comté de Renfrew, en Ontario, à 200 km au nord-ouest d'Ottawa, est adjacente à la rive ouest de la rivière des Outaouais et est décrit plus en détail dans le numéro d'identification de propriété 57047 0003.	1. Installation de gestion des déchets radioactifs autres que le combustible nucléaire.	Titulaire de la licence ou du permis pour l'installation de gestion des déchets radioactifs autres que le combustible nucléaire

## Regulations Repealing the Canada-United States Nuclear Liability Rules

*Statutory authority*

*Nuclear Liability and Compensation Act*

*Sponsoring department*

Department of Natural Resources

## Règlement abrogeant les Règles sur la responsabilité nucléaire Canada-États-Unis

*Fondement législatif*

*Loi sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire*

*Ministère responsable*

Ministère des Ressources naturelles

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1568.

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1568.

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 70(2) of the *Nuclear Liability and Compensation Act*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *Regulations Repealing the Canada-United States Nuclear Liability Rules*.

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 Dave McCauley, Director, Uranium and Radioactive Waste Division, Natural Resources Canada, 580 Booth Street, 17th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0E4 (tel.: 613-996-4697; email: Dave.McCauley@NRCan-RNCan.gc.ca).

Ottawa, June 18, 2015

JURICA ČAPKUN  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 70(2) de la *Loi sur la responsabilité et l'indemnisation en matière nucléaire*<sup>a</sup>, se propose de prendre le *Règlement abrogeant les Règles sur la responsabilité nucléaire Canada-États-Unis*, 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 Dave McCauley, directeur, Division de l'uranium et des déchets radioactifs, Ressources naturelles Canada, 580, rue Booth, 17<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0E4 (tél. : 613-996-4697; courriel : Dave.McCauley@NRCan-RNCan.gc.ca).

Ottawa, le 18 juin 2015

*Le greffier adjoint du Conseil privé*  
JURICA ČAPKUN

### REGULATIONS REPEALING THE CANADA-UNITED STATES NUCLEAR LIABILITY RULES

#### REPEAL

1. The *Canada-United States Nuclear Liability Rules*<sup>1</sup> are repealed.

#### COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on January 1, 2016.

[26-1-o]

### RÈGLEMENT ABROGEANT LES RÈGLES SUR LA RESPONSABILITÉ NUCLÉAIRE CANADA-ÉTATS-UNIS

#### ABROGATION

1. Les *Règles sur la responsabilité nucléaire Canada-États-Unis*<sup>1</sup> sont abrogées.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016.

[26-1-o]

<sup>a</sup> S.C. 2015, c. 4, s. 120

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1240

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 4, art. 120

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1240

(Erratum)

**Potable Water on Board Trains, Vessels, Aircraft and Buses Regulations**

*Statutory authority*

*Department of Health Act*

*Sponsoring agency*

Public Health Agency of Canada

Notice is hereby given that in the above-mentioned Regulations published on page 1389 of the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 149, No. 25, dated Saturday, June 20, 2015, the title of the Regulations on page 1416 contained an error and should have read as follows:

**POTABLE WATER ON BOARD TRAINS,  
VESSELS, AIRCRAFT AND BUSES  
REGULATIONS**

[26-1-o]

(Erratum)

**Règlement sur l'eau potable à bord des trains, bâtiments, aéronefs et autocars**

*Fondement législatif*

*Loi sur le ministère de la Santé*

*Organisme responsable*

Agence de la santé publique du Canada

Avis est par les présentes donné que dans le règlement susmentionné, publié à la page 1389 de la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 149, n° 25, en date du samedi 20 juin 2015, le titre du Règlement à la page 1416 contenait une erreur dans la version anglaise et aurait dû se lire comme suit :

**POTABLE WATER ON BOARD TRAINS,  
VESSELS, AIRCRAFT AND BUSES  
REGULATIONS**

[26-1-o]

## Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations (Grade Crossings Regulations)

Statutory authority

*Railway Safety Act*

Sponsoring department

Department of Transport

## Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire (Règlement sur les passages à niveau)

Fondement législatif

*Loi sur la sécurité ferroviaire*

Ministère responsable

Ministère des Transports

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

The *Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations* (AMPs Regulations), which came into force on April 1, 2015, do not contain designated provisions for the recently published *Grade Crossings Regulations* (GCRs). Amendments are required to close the current enforcement gap, and would complement the existing railway safety oversight regime by providing a full set of compliance and enforcement tools to the Minister of Transport to effectively deal with safety enforcement.

#### Background

The AMPs Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part II, on October 22, 2014, and included designated provisions for the *Railway Safety Act*, the 2001 *Railway Safety Management System Regulations*, the *Mining Near Lines of Railways Regulations* and the *Railway Prevention of Electric Sparks Regulations*.

Subsequent amendments to the AMPs Regulations were made following the coming into force of new *Railway Safety Act* provisions in January 2015 and the coming into force of the *Railway Safety Management System Regulations, 2015* in April 2015.

#### Objectives

The objective of the proposed amendments is to provide the Minister of Transport with the necessary compliance and enforcement tools by expanding the scope of the existing administrative monetary penalties regime to encompass the recently published GCRs.

#### Description

The proposed amendments would modify Schedule 1 of the AMPs Regulations by adding a new Part 5 that would include the designated provisions for the recently published GCRs.

The schedules prescribe the maximum payable amount for an individual and a company for each violation of a designated provision. There are three distinct maximum payable amounts reflecting the level of significance of each designated provision measured by the seriousness of the consequences or potential consequences of

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

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

#### Enjeux

Le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire* (Règlement), qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2015, ne désigne aucune disposition du *Règlement sur les passages à niveau* (RPN), qui a été publié récemment. Des modifications sont nécessaires pour combler les lacunes actuelles dans l'application de la loi et compléter le régime de surveillance de la sécurité ferroviaire déjà instauré, mettant ainsi à la disposition de la ministre des Transports une trousse complète d'outils de conformité et d'application de la loi afin de prendre des mesures efficaces à l'égard de l'application en matière de sécurité.

#### Contexte

Le Règlement a fait l'objet d'une publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 22 octobre 2014; il incluait des dispositions désignées de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF), du *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* de 2001, du *Règlement sur les opérations minières près des voies ferrées* et du *Règlement sur la prévention des étincelles électriques sur les chemins de fer*.

Le Règlement a fait l'objet d'autres modifications après l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions de la LSF en janvier 2015 et l'entrée en vigueur du *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* en avril 2015.

#### Objectifs

Les modifications proposées visent à fournir à la ministre des Transports les outils nécessaires à la conformité et à l'application de la loi en élargissant la portée du régime actuel des sanctions administratives pécuniaires (SAP) pour inclure le RPN récemment publié.

#### Description

Les modifications proposées modifieraient l'annexe 1 du Règlement en introduisant une nouvelle partie 5 dans laquelle figureaient les dispositions désignées du RPN récemment publié.

Le montant maximal de la sanction imposé à une personne physique et à une personne morale est prévu dans les annexes pour chaque disposition désignée faisant l'objet d'une contravention. Trois montants maximaux distincts soulignent le degré d'importance de chacune des dispositions désignées mesuré selon la

the contravention. The three maximum payable amounts reflect low-risk violations of administrative-type provisions, medium-risk safety violations, and major safety violations that pose the highest risk to safety.

The maximum payable amounts for a violation are as follows:

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Payable Amount (\$)	Maximum Payable Amount (\$)
Level of Risk	Individual	Corporation
Category A If violation is low-level risk	5,000	25,000
Category B If violation is medium-level risk	25,000	125,000
Category C If violation is high-level risk	50,000	250,000

Examples of designated provisions of the *Grade Crossings Regulations* and the maximum payable amounts prescribed are as follows:

- Subsection 110(2) requires a railway company to keep records of any warning system malfunction or failure for two years after the day on which the railway company was advised or became aware of any condition that exists that may cause a malfunction or failure: maximum payable amount — \$5,000/\$25,000.
- Section 92 requires a railway company to ensure that the instrument housing for a warning system is locked when it is unattended: maximum payable amount — \$25,000/\$125,000.
- Paragraph 103(a) requires a railway company or road authority to notify the other party of a traffic control device that is interconnected with a warning system malfunction even if the malfunction, condition or failure is not confirmed: maximum payable amount — \$50,000/\$250,000.

Under the Act, any person served with a notice of violation may request from the Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC) a review of an alleged violation or the amount of the penalty. The Minister or the person served with a notice of violation may appeal the results of the determination to the TATC for final determination. As the TATC is a quasi-judicial body, its review process is less formal than court proceedings. Thus, an AMP regime is relatively inexpensive to administer within an existing compliance and enforcement program, and it normally results in more timely and effective enforcement than prosecution.

### Consultation

Industry has been aware of Transport Canada's intentions to introduce an administrative monetary penalties regime to the Rail Safety Program since the 2007 recommendation of the *Railway Safety Act Review Panel Final Report*. In October 2014, the initial AMPs Regulations were introduced and subsequently published in the *Canada Gazette*, Part II, on October 22, 2014.

gravité des conséquences ou conséquences potentielles de la contravention. Les trois montants maximaux correspondent aux contraventions des dispositions de nature administrative posant un risque faible, aux contraventions des dispositions posant un risque modéré et aux contraventions majeures des dispositions posant un risque élevé pour la sécurité.

Les montants maximaux des sanctions par contravention sont les suivants :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal de la sanction (\$)	Montant maximal de la sanction (\$)
Niveau de risque	Personne physique	Personne morale
Catégorie A Si la contravention pose un risque faible	5 000	25 000
Catégorie B Si la contravention pose un risque modéré	25 000	125 000
Catégorie C Si la contravention pose un risque élevé	50 000	250 000

Les dispositions désignées du RPN et les montants maximaux des sanctions qui sont prévus incluent notamment :

- le paragraphe 110(2), qui exige qu'une compagnie de chemin de fer conserve les renseignements contenus dans les registres deux ans après la date à laquelle elle a été informée ou a eu connaissance de la défaillance ou du mauvais fonctionnement de tout système d'avertissement, ou d'une condition pouvant les causer : montant maximal de la sanction — 5 000 \$/25 000 \$;
- l'article 92, qui exige qu'une compagnie de chemin de fer veille à ce que le boîtier des instruments d'un système d'avertissement soit verrouillé lorsqu'il est laissé sans surveillance : montant maximal de la sanction — 25 000 \$/125 000 \$;
- l'alinéa 103a), qui exige qu'une compagnie de chemin de fer ou qu'une autorité responsable du service de voirie avise l'autre partie de la défaillance, du mauvais fonctionnement ou d'une condition pouvant causer la défaillance ou le mauvais fonctionnement d'un système d'avertissement ou d'un dispositif de contrôle de la circulation interconnecté, même si l'existence de ceux-ci n'est pas confirmée : montant maximal de la sanction — 50 000 \$/250 000 \$.

En vertu de la LSF, tout destinataire d'un procès-verbal peut déposer auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) une requête en révision des faits reprochés ou du montant de la sanction. La ministre ou le destinataire du procès-verbal peut faire appel au TATC des résultats de la révision initiale pour une décision définitive. Comme le TATC est un organisme quasi judiciaire, son processus de révision est moins formel qu'une procédure judiciaire. L'administration d'un régime de SAP est par conséquent relativement peu coûteuse au sein d'un programme de conformité et d'application de la loi déjà existant et ses résultats sur le plan de l'application de la loi sont en général plus opportuns et efficaces que la poursuite.

### Consultation

L'industrie est au courant de l'intention de Transports Canada d'intégrer un régime de SAP au Programme de la Sécurité ferroviaire depuis que le Comité consultatif sur l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* a formulé une recommandation à ce sujet dans le rapport final de 2007. Le premier règlement a été présenté en octobre 2014 et ensuite publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 22 octobre 2014.

Stakeholders were also informed of the Department's intentions to continually amend the AMPs Regulations to reflect new regulatory requirements at the May 28, 2014, meeting of the Advisory Council on Railway Safety. During February and March 2015, Transport Canada consulted with the following stakeholders on the proposed amendments to the *Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations*:

- Canadian railway industry, including all companies under federal jurisdiction, and the Railway Association of Canada;
- Labour organizations including, but not limited to, Unifor, Teamsters Canada Rail Conference, and United Steelworkers;
- Road authorities, municipalities, associations, band councils;
- Representatives of provincial governments; and
- Members of the public.

As a result of the consultations, Transport Canada received one letter from a municipality that was outside the scope of this regulatory amendment. The municipality acknowledged the overall objective of providing an enforcement tool to improve rail safety. The stakeholder requested that Transport Canada establish a reasonable cost-sharing mechanism to mitigate the additional financial burden of complying with the *Grade Crossings Regulations*.

#### “One-for-One” Rule

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

#### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as no incremental costs will be imposed on small businesses that comply with the Act and its related instruments.

#### Rationale

The amendments to the AMPs Regulations would address existing gaps in the current AMPs regime by capturing the *Grade Crossings Regulations*. These amendments complement the existing railway safety oversight regime by providing a full set of compliance and enforcement tools to the Minister of Transport to effectively deal with safety enforcement.

The amendments to the AMPs Regulations benefit the Canadian public by allowing Transport Canada to enforce requirements with respect to the GCRs using an administrative process rather than resorting to prosecution in the courts. Criminal proceedings often result in considerable costs to the federal government and to the individual and/or corporation involved.

All government departments, and more specifically Transport Canada, have adopted what is termed a progressive or graduated approach to the compliance or enforcement activities under their authority. Where AMPs are proposed, they are invariably suggested as a complement or supplement to other compliance and enforcement tools. These amendments expand the application of the Minister of Transport's compliance and enforcement tools, thereby increasing rail safety and public confidence.

The objectives of the Act include the promotion and provision of safety and security to the public and personnel, and the protection

Durant la réunion du 28 mai 2014 du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire, les intervenants ont été informés que le Ministère avait l'intention de modifier continuellement le Règlement afin de tenir compte des nouvelles exigences réglementaires. En outre, Transports Canada a consulté les intervenants mentionnés ci-après en février et mars 2015 quant aux modifications proposées au Règlement :

- l'industrie ferroviaire du Canada, y compris toutes les compagnies de compétence fédérale, et l'Association des chemins de fer du Canada;
- les syndicats, notamment Unifor, la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada et le Syndicat des Métallos;
- les autorités responsables du service de voirie, les municipalités, les associations, les conseils de bande;
- les représentants des gouvernements provinciaux;
- les membres du grand public.

Transports Canada a reçu une lettre provenant d'une municipalité dans le cadre des consultations qui était à l'extérieur de la portée de cette modification réglementaire. La municipalité a reconnu l'objectif général de fournir un outil d'application de la loi pour améliorer la sécurité ferroviaire. L'intervenant a demandé à Transports Canada d'élaborer un mécanisme de partage des coûts raisonnables afin d'alléger le fardeau financier supplémentaire associé au respect du RPN.

#### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas aux présentes modifications proposées du fait que le fardeau administratif reste inchangé.

#### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux présentes modifications puisque les petites entreprises qui observent la LSF et ses textes réglementaires n'auront pas à payer de coûts additionnels.

#### Justification

Les modifications au Règlement permettent de combler les lacunes actuelles du régime de SAP déjà instauré en tenant compte du RPN. Ces modifications complètent le régime de surveillance actuel de la sécurité ferroviaire en mettant à la disposition de la ministre des Transports une trousse complète d'outils de conformité et d'application de la loi afin de permettre la prise de mesures efficaces à l'égard de l'application de la loi en matière de sécurité.

Les modifications au Règlement sont avantageuses pour le public canadien puisque Transports Canada peut veiller au respect des exigences énoncées dans le RPN en utilisant un processus administratif plutôt qu'en ayant recours aux poursuites criminelles devant les tribunaux. Les poursuites pénales entraînent souvent des coûts importants tant pour le gouvernement fédéral que pour la personne physique ou la personne morale concernée.

Tous les ministères, et plus précisément Transports Canada, ont adopté ce que l'on appelle une démarche progressive en matière d'activités de conformité ou d'application de la loi relevant de leur compétence. Lorsque l'on propose des SAP, celles-ci servent invariablement de complément ou de supplément à d'autres outils de conformité et d'application de la loi. Les modifications élargissent l'application des outils de conformité et d'application de la loi de la ministre des Transports, ce qui accroît par le fait même la sécurité ferroviaire et la confiance du public.

La LSF vise à pourvoir à la sécurité et à la sûreté du public et du personnel dans le cadre de l'exploitation ferroviaire et à la



of property and the environment, in railway operations; the recognition of the responsibility of companies to demonstrate that they continuously manage risks related to safety matters; and the facilitation of a modern, flexible and efficient regulatory scheme that will ensure the continuing enhancement of railway safety and security.

### Implementation, enforcement and service standards

The proposed Regulations would modify the existing Schedule 1 by adding Part 5 for the designated provisions for the new GCRs, which came into force on November 28, 2014.

To ensure that AMPs with respect to the new Regulations are applied in a fair, impartial, predictable and nationally consistent manner, guidance materials will be developed to align with Rail Safety's existing compliance and enforcement regime. Training will be provided to Rail Safety officials within existing programs. Adding these guidance materials to the existing training program will ensure that departmental officials take a standard approach in similar circumstances to achieve consistent results.

### Contact

Any questions related to the amendments to the *Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations* should be directed to

Susan Archer  
Director  
Regulatory Affairs  
Transport Canada  
Telephone: 613-990-8690  
Email: susan.archer@tc.gc.ca

protection des biens et de l'environnement, et en faire la promotion; à reconnaître la responsabilité qui incombe aux compagnies d'établir qu'elles gèrent continuellement les risques en matière de sécurité; à favoriser la mise en place d'outils de réglementation modernes, flexibles et efficaces dans le but d'assurer l'amélioration continue de la sécurité et de la sûreté ferroviaires.

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

Les modifications proposées modifient l'annexe 1 actuelle en introduisant la partie 5 pour les textes désignés du RPN, qui est entré en vigueur le 28 novembre 2014.

Afin de veiller à ce que les SAP relatives au nouveau règlement au soient imposées d'une façon équitable, impartiale, prévisible et uniforme à l'échelle nationale, des documents d'orientation seront élaborés conformément au régime de conformité et d'application de la loi de la Sécurité ferroviaire. Une formation sera offerte aux fonctionnaires de la Sécurité ferroviaire dans le cadre des programmes actuels. Le fait d'ajouter ces documents d'orientation au programme de formation actuel fera en sorte que les représentants du Ministère adopteront une méthode normalisée dans des circonstances semblables afin d'obtenir des résultats cohérents.

### Personne-ressource

Pour toute question sur les modifications au Règlement, veuillez communiquer avec :

Susan Archer  
Directrice  
Affaires réglementaires  
Transports Canada  
Téléphone : 613-990-8690  
Courriel : susan.archer@tc.gc.ca

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 40.1<sup>a</sup> of the *Railway Safety Act*<sup>b</sup>, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations (Grade Crossings 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 be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Susan Archer, Director, Regulatory Affairs, Rail Safety, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-990-8690; fax: 613-990-7767; email: susan.archer@tc.gc.ca).

Ottawa, June 16, 2015

JURICA ČAPKUN  
Assistant Clerk of the Privy Council

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 40.1<sup>a</sup> de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*<sup>b</sup>, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire (Règlement sur les passages à niveau)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit 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 Susan Archer, directrice, Affaires réglementaires, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-990-8690; téléc. : 613-990-7767; courriel : susan.archer@tc.gc.ca).

Ottawa, le 16 juin 2015

Le greffier adjoint du Conseil privé  
JURICA ČAPKUN

<sup>a</sup> S.C. 2012, c. 7, s. 31

<sup>b</sup> R.S., c. 32 (4th Supp.)

<sup>a</sup> L.C. 2012, ch. 7, art. 31

<sup>b</sup> L.R., ch. 32 (4<sup>e</sup> suppl.)

**REGULATIONS AMENDING THE RAILWAY  
SAFETY ADMINISTRATIVE MONETARY PENALTIES  
REGULATIONS (GRADE CROSSINGS REGULATIONS)**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES  
SANCTIONS ADMINISTRATIVES PÉCUNIAIRES  
RELATIVES À LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE  
(RÈGLEMENT SUR LES PASSAGES À NIVEAU)**

## AMENDMENT

## MODIFICATION

**1. Schedule 1 to the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations<sup>1</sup> is amended by adding the following after Part 4:**

**1. L'annexe 1 du Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après la partie 4, de ce qui suit :**

## PART 5

## PARTIE 5

**DESIGNATED PROVISIONS OF THE  
GRADE CROSSINGS REGULATIONS**

**TEXTES DÉSIGNÉS DU RÈGLEMENT SUR  
LES PASSAGES À NIVEAU**

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Item	Individual	Corporation
1.	5,000	25,000
2.	25,000	125,000
3.	50,000	250,000
4.	5,000	25,000
5.	50,000	250,000
6.	5,000	25,000
7.	5,000	25,000
8.	25,000	125,000
9.	50,000	250,000
10.	25,000	125,000
11.	5,000	25,000
12.	50,000	250,000
13.	50,000	250,000
14.	50,000	250,000
15.	50,000	250,000
16.	25,000	125,000
17.	50,000	250,000
18.	50,000	250,000
19.	50,000	250,000
20.	50,000	250,000
21.	50,000	250,000
22.	50,000	250,000
23.	50,000	250,000
24.	50,000	250,000
25.	25,000	125,000
26.	50,000	250,000
27.	50,000	250,000
28.	25,000	125,000
29.	50,000	250,000
30.	50,000	250,000
31.	25,000	125,000
32.	25,000	125,000
33.	50,000	250,000
34.	50,000	250,000
35.	50,000	250,000
36.	50,000	250,000
37.	25,000	125,000
38.	50,000	250,000
39.	25,000	125,000
40.	50,000	250,000
41.	50,000	250,000
42.	50,000	250,000
43.	50,000	250,000

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Article	Personne physique	Personne morale
1.	5 000	25 000
2.	25 000	125 000
3.	50 000	250 000
4.	5 000	25 000
5.	50 000	250 000
6.	5 000	25 000
7.	5 000	25 000
8.	25 000	125 000
9.	50 000	250 000
10.	25 000	125 000
11.	5 000	25 000
12.	50 000	250 000
13.	50 000	250 000
14.	50 000	250 000
15.	50 000	250 000
16.	25 000	125 000
17.	50 000	250 000
18.	50 000	250 000
19.	50 000	250 000
20.	50 000	250 000
21.	50 000	250 000
22.	50 000	250 000
23.	50 000	250 000
24.	50 000	250 000
25.	25 000	125 000
26.	50 000	250 000
27.	50 000	250 000
28.	25 000	125 000
29.	50 000	250 000
30.	50 000	250 000
31.	25 000	125 000
32.	25 000	125 000
33.	50 000	250 000
34.	50 000	250 000
35.	50 000	250 000
36.	50 000	250 000
37.	25 000	125 000
38.	50 000	250 000
39.	25 000	125 000
40.	50 000	250 000
41.	50 000	250 000
42.	50 000	250 000
43.	50 000	250 000

<sup>1</sup> SOR/2014-233<sup>1</sup> DORS/2014-233

PART 5 — *Continued*DESIGNATED PROVISIONS OF THE  
GRADE CROSSINGS REGULATIONS — *Continued*

Column 1		Column 2	Column 3
Item	Designated Provision	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
		Individual	Corporation
44.	Section 48	25,000	125,000
45.	Section 49	50,000	250,000
46.	Subsection 50(1)	50,000	250,000
47.	Subsection 50(2)	25,000	125,000
48.	Subsection 51(1)	50,000	250,000
49.	Subsection 51(2)	25,000	125,000
50.	Subsection 53(1)	50,000	250,000
51.	Subsection 53(2)	50,000	250,000
52.	Subsection 53(3)	50,000	250,000
53.	Section 54	50,000	250,000
54.	Subsection 55(1)	50,000	250,000
55.	Subsection 55(2)	50,000	250,000
56.	Section 56	50,000	250,000
57.	Section 57	50,000	250,000
58.	Section 58	50,000	250,000
59.	Sections 59 and 60	25,000	125,000
60.	Sections 59 and 61	50,000	250,000
61.	Sections 59 and 62	25,000	125,000
62.	Sections 59 and 63	25,000	125,000
63.	Section 59 and subsection 64(1)	50,000	250,000
64.	Section 59 and subsection 64(2)	50,000	250,000
65.	Sections 59 and 65	50,000	250,000
66.	Section 59 and subsection 66(1)	50,000	250,000
67.	Section 59 and subsection 66(2)	25,000	125,000
68.	Section 59 and subsection 67(1)	50,000	250,000
69.	Section 59 and subsection 67(2)	25,000	125,000
70.	Section 59 and subsection 68(1)	50,000	250,000
71.	Section 59 and subsection 68(2)	50,000	250,000
72.	Sections 59 and 69	50,000	250,000
73.	Sections 59 and 70	50,000	250,000
74.	Sections 59 and 71	50,000	250,000
75.	Section 72	50,000	250,000
76.	Section 73	50,000	250,000
77.	Sections 74 and 76	25,000	125,000
78.	Sections 74 and 77	50,000	250,000
79.	Sections 74 and 78	50,000	250,000
80.	Sections 74 and 79	50,000	250,000
81.	Section 74 and subsection 80(1)	50,000	250,000
82.	Section 74 and subsection 80(2)	25,000	125,000
83.	Section 74 and subsection 81(1)	50,000	250,000
84.	Section 74 and subsection 81(2)	50,000	250,000
85.	Section 75 and subsection 82(1)	50,000	250,000
86.	Section 75 and subsection 82(2)	50,000	250,000
87.	Sections 75 and 83	50,000	250,000
88.	Sections 75 and 84	50,000	250,000

PARTIE 5 (*suite*)TEXTES DÉSIGNÉS DU RÈGLEMENT SUR  
LES PASSAGES À NIVEAU (*suite*)

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
Article	Texte désigné	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
		Personne physique	Personne morale
44.	Article 48	25 000	125 000
45.	Article 49	50 000	250 000
46.	Paragraphe 50(1)	50 000	250 000
47.	Paragraphe 50(2)	25 000	125 000
48.	Paragraphe 51(1)	50 000	250 000
49.	Paragraphe 51(2)	25 000	125 000
50.	Paragraphe 53(1)	50 000	250 000
51.	Paragraphe 53(2)	50 000	250 000
52.	Paragraphe 53(3)	50 000	250 000
53.	Article 54	50 000	250 000
54.	Paragraphe 55(1)	50 000	250 000
55.	Paragraphe 55(2)	50 000	250 000
56.	Article 56	50 000	250 000
57.	Article 57	50 000	250 000
58.	Article 58	50 000	250 000
59.	Articles 59 et 60	25 000	125 000
60.	Articles 59 et 61	50 000	250 000
61.	Articles 59 et 62	25 000	125 000
62.	Articles 59 et 63	25 000	125 000
63.	Article 59 et paragraphe 64(1)	50 000	250 000
64.	Article 59 et paragraphe 64(2)	50 000	250 000
65.	Articles 59 et 65	50 000	250 000
66.	Article 59 et paragraphe 66(1)	50 000	250 000
67.	Article 59 et paragraphe 66(2)	25 000	125 000
68.	Article 59 et paragraphe 67(1)	50 000	250 000
69.	Article 59 et paragraphe 67(2)	25 000	125 000
70.	Article 59 et paragraphe 68(1)	50 000	250 000
71.	Article 59 et paragraphe 68(2)	50 000	250 000
72.	Articles 59 et 69	50 000	250 000
73.	Articles 59 et 70	50 000	250 000
74.	Articles 59 et 71	50 000	250 000
75.	Article 72	50 000	250 000
76.	Article 73	50 000	250 000
77.	Articles 74 et 76	25 000	125 000
78.	Articles 74 et 77	50 000	250 000
79.	Articles 74 et 78	50 000	250 000
80.	Articles 74 et 79	50 000	250 000
81.	Article 74 et paragraphe 80(1)	50 000	250 000
82.	Article 74 et paragraphe 80(2)	25 000	125 000
83.	Article 74 et paragraphe 81(1)	50 000	250 000
84.	Article 74 et paragraphe 81(2)	50 000	250 000
85.	Article 75 et paragraphe 82(1)	50 000	250 000
86.	Article 75 et paragraphe 82(2)	50 000	250 000
87.	Articles 75 et 83	50 000	250 000
88.	Articles 75 et 84	50 000	250 000

PART 5 — *Continued*DESIGNATED PROVISIONS OF THE  
GRADE CROSSINGS REGULATIONS — *Continued*

Column 1		Column 2	Column 3
		Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Item	Designated Provision	Individual	Corporation
89.	Sections 75 and 85	50,000	250,000
90.	Section 86	50,000	250,000
91.	Subsection 87(1)	50,000	250,000
92.	Subsection 87(2)	50,000	250,000
93.	Subsection 87(3)	50,000	250,000
94.	Subsection 88(1)	50,000	250,000
95.	Subsection 88(2)	50,000	250,000
96.	Section 89	50,000	250,000
97.	Section 90	50,000	250,000
98.	Section 91	50,000	250,000
99.	Section 92	25,000	125,000
100.	Subsection 93(1)	5,000	25,000
101.	Subsection 93(2)	50,000	250,000
102.	Subsection 93(3)	25,000	125,000
103.	Subsection 94(1)	50,000	250,000
104.	Subsection 94(2)	50,000	250,000
105.	Subsection 94(3)	25,000	125,000
106.	Section 95	50,000	250,000
107.	Subsection 96(1)	50,000	250,000
108.	Subsection 96(2)	50,000	250,000
109.	Subsection 96(3)	25,000	125,000
110.	Subsection 97(1)	25,000	125,000
111.	Subsection 97(2)	50,000	250,000
112.	Subsection 98(1)	5,000	25,000
113.	Subsection 98(2)	5,000	25,000
114.	Subsection 98(3)	5,000	25,000
115.	Subsection 98(4)	5,000	25,000
116.	Section 99	50,000	250,000
117.	Subsection 100(1)	50,000	250,000
118.	Subsection 100(2)	50,000	250,000
119.	Section 101	50,000	250,000
120.	Subsection 102(1)	50,000	250,000
121.	Subsection 102(2)	50,000	250,000
122.	Paragraph 103(a)	50,000	250,000
123.	Paragraph 103(b)	50,000	250,000
124.	Paragraph 103(c)	50,000	250,000
125.	Paragraph 103(d)	25,000	125,000
126.	Section 105	50,000	250,000
127.	Section 106	50,000	250,000
128.	Section 107	50,000	250,000
129.	Section 108	5,000	25,000
130.	Subsection 109(1)	5,000	25,000
131.	Subsection 109(2)	5,000	25,000
132.	Subsection 109(3)	5,000	25,000
133.	Subsection 110(1)	25,000	125,000
134.	Subsection 110(2)	5,000	25,000

## COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

[26-1-o]

PARTIE 5 (*suite*)TEXTES DÉSIGNÉS DU RÈGLEMENT SUR  
LES PASSAGES À NIVEAU (*suite*)

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
		Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Article	Texte désigné	Personne physique	Personne morale
89.	Articles 75 et 85	50 000	250 000
90.	Article 86	50 000	250 000
91.	Paragraphe 87(1)	50 000	250 000
92.	Paragraphe 87(2)	50 000	250 000
93.	Paragraphe 87(3)	50 000	250 000
94.	Paragraphe 88(1)	50 000	250 000
95.	Paragraphe 88(2)	50 000	250 000
96.	Article 89	50 000	250 000
97.	Article 90	50 000	250 000
98.	Article 91	50 000	250 000
99.	Article 92	25 000	125 000
100.	Paragraphe 93(1)	5 000	25 000
101.	Paragraphe 93(2)	50 000	250 000
102.	Paragraphe 93(3)	25 000	125 000
103.	Paragraphe 94(1)	50 000	250 000
104.	Paragraphe 94(2)	50 000	250 000
105.	Paragraphe 94(3)	25 000	125 000
106.	Article 95	50 000	250 000
107.	Paragraphe 96(1)	50 000	250 000
108.	Paragraphe 96(2)	50 000	250 000
109.	Paragraphe 96(3)	25 000	125 000
110.	Paragraphe 97(1)	25 000	125 000
111.	Paragraphe 97(2)	50 000	250 000
112.	Paragraphe 98(1)	5 000	25 000
113.	Paragraphe 98(2)	5 000	25 000
114.	Paragraphe 98(3)	5 000	25 000
115.	Paragraphe 98(4)	5 000	25 000
116.	Article 99	50 000	250 000
117.	Paragraphe 100(1)	50 000	250 000
118.	Paragraphe 100(2)	50 000	250 000
119.	Article 101	50 000	250 000
120.	Paragraphe 102(1)	50 000	250 000
121.	Paragraphe 102(2)	50 000	250 000
122.	Alinéa 103a)	50 000	250 000
123.	Alinéa 103b)	50 000	250 000
124.	Alinéa 103c)	50 000	250 000
125.	Alinéa 103d)	25 000	125 000
126.	Article 105	50 000	250 000
127.	Article 106	50 000	250 000
128.	Article 107	50 000	250 000
129.	Article 108	5 000	25 000
130.	Paragraphe 109(1)	5 000	25 000
131.	Paragraphe 109(2)	5 000	25 000
132.	Paragraphe 109(3)	5 000	25 000
133.	Paragraphe 110(1)	25 000	125 000
134.	Paragraphe 110(2)	5 000	25 000

## ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[26-1-o]

## Red Tape Reduction Regulations

*Statutory authority*

*Red Tape Reduction Act*

*Sponsoring agency*

Treasury Board of Canada Secretariat

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

The *Red Tape Reduction Act* (the “Act”) fulfilled the Government of Canada’s commitment to permanently control the growth of administrative burden costs that federal regulations impose on businesses by enshrining the “One-for-One” Rule in law. The Act contemplates that a number of important operational elements be set out in regulation, including the methodology for calculating administrative burden, the two-year reconciliation period, the exemptions that the Treasury Board may grant, and the content of the annual report. Without these fundamental mechanics, the objectives of the Act cannot be fully realized.

#### Background

In response to business community concerns over the growth of red tape from federal regulations, the Government of Canada established the Red Tape Reduction Commission (the “Commission”) in January 2011 to identify, and recommend options to address, irritants to business that stem from federal regulatory requirements. One of the recommendations of the Commission was that the Government introduce legislation to adopt a “One-for-One” Rule that would eliminate an existing regulation every time a new one is introduced.

In October 2012, the Government responded to the Commission’s recommendations by releasing the Red Tape Reduction Action Plan, and accepted the recommendation to introduce legislation for the “One-for-One” Rule. In the October 2013 Speech from the Throne, the Government reaffirmed its commitment to legislate the “One-for-One” Rule.

The “One-for-One” Rule requires regulatory changes that increase administrative burden costs to be offset with equal reductions in administrative burden. In addition, ministers are required to remove an existing regulation when they introduce a new one that imposes administrative burden costs on business.

The “One-for-One” Rule has been in effect through policy under the *Cabinet Directive on Regulatory Management* since April 1, 2012. As of May 20, 2015, the implementation of the Rule, and the resulting regulatory amendments and repeals of federal regulations required by the Rule, resulted in an estimated net reduction in administrative burden costs carried by business of \$32 million. This represents an estimated reduction of almost 750 000 hours annually in time spent by businesses dealing with regulatory red

## Règlement sur la réduction de la paperasse

*Fondement législatif*

*Loi sur la réduction de la paperasse*

*Organisme responsable*

Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada

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

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

#### Enjeux

La *Loi sur la réduction de la paperasse* (la « Loi ») a permis au gouvernement du Canada de respecter son engagement de contrôler en permanence la progression des coûts du fardeau administratif que la réglementation fédérale impose aux entreprises en enchâssant la règle du « un pour un » dans une loi. La Loi comporte un certain nombre d’éléments du fonctionnement clés qui seront fixés par règlement, dont la méthode de calcul du fardeau administratif, la période de rapprochement de deux ans, les exemptions que le Conseil du Trésor peut accorder et le contenu du rapport annuel. À défaut de ces mécanismes fondamentaux, les objectifs de la Loi ne peuvent être entièrement atteints.

#### Contexte

En réponse aux préoccupations des milieux d’affaires au sujet de l’accroissement de la paperasse liée à la réglementation fédérale, le gouvernement du Canada a mis sur pied la Commission sur la réduction de la paperasse (la « Commission ») en janvier 2011 pour déterminer les difficultés pour les entreprises découlant des exigences de la réglementation fédérale et recommander des moyens de les corriger. La Commission a notamment recommandé au gouvernement de déposer des mesures législatives pour instaurer une règle du « un pour un » prévoyant l’abrogation d’un règlement existant chaque fois qu’un nouveau règlement est adopté.

En octobre 2012, le gouvernement a répondu aux recommandations de la Commission en publiant le Plan d’action pour la réduction du fardeau administratif, et en acceptant de légiférer la règle du « un pour un ». Dans le discours du Trône d’octobre 2013, le gouvernement a réitéré son engagement de légiférer la règle du « un pour un ».

La règle du « un pour un » exige que les modifications réglementaires qui ajoutent au coût du fardeau administratif soient compensées par des réductions équivalentes du fardeau administratif. De plus, les ministres doivent supprimer un règlement existant lorsqu’ils en adoptent un nouveau qui ajoute au coût du fardeau administratif des entreprises.

La règle du « un pour un » s’applique par principe en vertu de la *Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation* depuis le 1<sup>er</sup> avril 2012. Au 20 mai 2015, la mise en œuvre de la règle, de même que les modifications et abrogations de règlements fédéraux que cette dernière a imposées, a entraîné une baisse du coût du fardeau administratif des entreprises d’un montant net estimé à 32 millions de dollars. Pour les entreprises, cela représente une économie estimée à près de 750 000 heures par année consacrées

tape. The Act, which received royal assent on April 23, 2015, established the “One-for-One” Rule in legislation, as well as annual public reporting requirements regarding the Government’s implementation of the Rule.

### Objectives

The objective of the proposed *Red Tape Reduction Regulations* (the “proposed Regulations”) is to support the implementation of the *Red Tape Reduction Act*, by prescribing in law key operational elements of the “One-for-One” Rule that are critical to its ongoing, effective operations and that support transparency and Government accountability for the implementation of the Rule.

### Description

The proposed Regulations establish the following operational elements of the “One-for-One” Rule, along with reporting requirements that support the clarity, transparency and accountability of the Rule. The proposed Regulations maintain the implementation of the Rule that has existed in policy since 2012.

1. The formula for calculating the administrative burden cost of a regulation is the sum of the annual cost of each administrative activity within the first 10 years after the regulation is registered (cost = employee time × wage × number of businesses). This methodology is based on the internationally recognized Standard Cost Model, with adjustments to “discount”<sup>1</sup> future costs, to present estimates in constant 2012 Canadian dollars, and to convert the results into annualized estimates.
2. Regulatory departments have 24 months, after a regulation imposing a new administrative burden is registered, to comply with the requirements of the “One-for-One” Rule as set out in the Act.
3. Prior reductions in administrative burden costs and prior regulatory repeals accumulated since April 1, 2012, can be used to satisfy the requirements of the “One-for-One” Rule.  
Regulations can be amended or repealed before the regulation that imposes administrative burden is made.
4. The Treasury Board may exempt regulations from the “One-for-One” Rule under the following categories or circumstances:
  - If the regulation is related to tax or tax administration.
  - If Her Majesty the Queen in Right of Canada has no discretion regarding the requirements that must be included in the regulation due to international or legal obligations, including the imposition of international sanctions or the implementation of Supreme Court of Canada decisions.
  - In emergency, unique or exceptional circumstances, including where compliance with the Rule would compromise public health, public safety or the Canadian economy.
5. The annual report would need to contain the following information:
  - A summary of administrative burden cost increases and decreases resulting from regulatory changes captured by the Rule within the 12-month period ending on March 31 of the year in which the report is made public; and

au traitement de la paperasse liée à la réglementation. La Loi, qui a reçu la sanction royale le 23 avril 2015, a enchâssé la règle du « un pour un » et les exigences redditionnelles publiques annuelles concernant la mise en œuvre de la règle par le gouvernement.

### Objectifs

Le projet de *Règlement sur la réduction de la paperasse* (le « projet de règlement ») est conçu pour appuyer la mise en œuvre de la *Loi sur la réduction de la paperasse* en prescrivant d’importants éléments du fonctionnement de la règle du « un pour un » qui sont déterminants pour son fonctionnement continu et efficace, et qui favorisent la transparence de même que la reddition de comptes du gouvernement à l’égard de la mise en œuvre de la règle.

### Description

Le projet de règlement met en place les éléments du fonctionnement de la règle du « un pour un », ainsi que des exigences redditionnelles qui favorisent la clarté et la transparence de la règle et la reddition de comptes à son égard. Le projet de règlement préserve la mise en œuvre de la règle qui s’applique en principe depuis 2012.

1. Le coût du fardeau administratif d’un règlement correspond à la somme du coût annuel de chaque activité administrative au cours des 10 premières années suivant l’enregistrement du règlement (coût = temps de l’employé × salaire × nombre d’entreprises). Cette approche repose sur le modèle des coûts standard reconnu à l’échelle internationale, avec des ajustements pour « actualiser<sup>1</sup> » les coûts futurs, présenter des estimations en dollars canadiens constants de 2012 et convertir les résultats en estimations annualisées.
2. Les ministères à vocation réglementaire disposent de 24 mois après l’enregistrement d’un règlement imposant un nouveau fardeau administratif pour se conformer aux exigences de la règle du « un pour un » énoncées dans la Loi.
3. Les réductions du coût du fardeau administratif et les règlements abrogés depuis le 1<sup>er</sup> avril 2012 peuvent être pris en compte pour satisfaire aux exigences de la règle du « un pour un ».  
Un règlement peut être modifié ou abrogé avant la prise du règlement qui impose un fardeau administratif.
4. Le Conseil du Trésor peut accorder une exemption à l’égard de l’application de la règle du « un pour un » :
  - si le règlement est lié à la fiscalité ou à l’administration fiscale;
  - si Sa Majesté la Reine du Chef du Canada ne dispose d’aucun pouvoir discrétionnaire relativement aux exigences qui doivent être incluses dans le règlement en raison d’obligations internationales ou juridiques, y compris l’imposition de sanctions internationales ou la mise en application d’arrêts de la Cour suprême du Canada;
  - dans des situations urgentes, uniques ou exceptionnelles, y compris celles où le respect de la règle compromettrait la santé ou la sécurité du public, ainsi que l’économie canadienne.
5. Le rapport annuel devra comprendre :
  - un résumé des augmentations et des diminutions du coût du fardeau administratif qui découlent des modifications réglementaires visées par la règle au cours de la période de 12 mois se terminant le 31 mars de l’année au cours de laquelle le rapport est rendu public;

<sup>1</sup> See Treasury Board of Canada Secretariat, *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals*, 2007, at <http://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analystb-eng.asp>.

<sup>1</sup> Voir Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, *Guide d’analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation*, 2007, à l’adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analystb-fra.asp>.

- The number of regulations amended or repealed through regulatory changes captured by the Rule within the 12-month period ending on March 31 of the year in which the report is made public.

In addition to the above-mentioned information that is specified in the proposed Regulations, the annual report will also include reporting on the Government's implementation of other regulatory reform measures under the Red Tape Reduction Action Plan.

#### *Calculating administrative burden*

The proposed Regulations prescribe two formulas to be used to calculate administrative burden costs.

The second formula in the proposed Regulations is derived from the Standard Cost Model used to calculate the cost of an administrative activity.

$$C \times D \times E \div 1.07^{F \div G}$$

- "C" is the wage paid to the employee of the business conducting the administrative activity converted to 2012 dollars based on Consumer Price Index data.
- "D" is the number of hours it takes the employee to complete the administrative activity.
- "E" is the number of businesses subject to the administrative activity in the regulation.

The formula above also incorporates calculations to apply a discount rate, so that the time value of money is accounted for in all dollar values over a 10-year period.

- "1.07" represents the 7% discount rate being applied.
- "F" is the specific period in time for which the administrative cost is being calculated.
- "G" is the frequency per year that the administrative cost is borne.

This calculation is repeated and totalled for each period of time over the 10-year period of analysis that an administrative activity is required by business. The total for all activities required by a regulation results in the lump sum present value of the administrative burden cost of the regulation, which is then inputted into the first formula in order to arrive at an estimated annual administrative burden cost.

Using the formula above produces a result for the variable "A," the administrative activity cost, which is then used in the first formula in the proposed Regulations.

$$A \times 0.142378 \div 1.07^{B - 2012}$$

This formula is used to calculate the overall annualized administrative burden cost over a 10-year period.

- "A" is the administrative activity cost derived from the second formula in the proposed Regulations.
- "0.142378" is an accounting factor that results from the assumption of a 10-year assessment period and a discount rate of 7%. This factor translates the lump sum administrative burden cost into an annuity cost spread evenly over the 10-year period of assessment.
- Dividing by  $1.07^{B - 2012}$ , where "B" is the year in which the regulation subject to the Rule is registered, provides a further discounting factor to set the present value annuity cost of the administrative burden to a base year of 2012 so that all regulations subject to the "One-for-One" Rule are measured consistently.

- le nombre de règlements amendés ou abrogés à la suite de modifications réglementaires visées par la règle au cours de la période de 12 mois se terminant le 31 mars de l'année au cours de laquelle le rapport est rendu public.

En plus des renseignements précités figurant dans le projet de règlement, le rapport annuel rendra également compte de la mise en œuvre par le gouvernement des autres mesures de réforme réglementaire prévues dans le Plan d'action pour la réduction du fardeau administratif.

#### *Calcul du fardeau administratif*

Le projet de règlement prescrit deux formules pour calculer le coût du fardeau administratif.

La deuxième formule est dérivée du modèle des coûts standard servant à calculer le coût d'une activité administrative.

$$C \times D \times E \div 1,07^{F \div G}$$

- « C » représente le salaire versé à l'employé de l'entreprise qui exécute l'activité administrative converti en dollar de 2012 en se fondant sur l'Indice des prix à la consommation (IPC).
- « D » correspond au nombre d'heures dont l'employé a besoin pour terminer l'activité administrative.
- « E » est le nombre d'entreprises assujetties à l'activité administrative prévue par le règlement.

Cette formule prévoit aussi des calculs pour appliquer un taux d'actualisation afin de tenir compte de la valeur de rendement de l'argent pour tous les montants sur une période de 10 ans.

- « 1,07 » correspond au taux d'actualisation de 7 % qui est appliqué.
- « F » représente la période précise pour laquelle le coût administratif est calculé.
- « G » est le nombre de fois par année que le coût administratif doit être acquitté.

Ce calcul est répété — et ses résultats sont additionnés — pour chaque période au cours des 10 années de l'analyse au cours desquelles les entreprises doivent mener une activité administrative. Le coût total de toutes les activités requises par un règlement représente le coût total du fardeau administratif en valeur actualisée imposé par ce règlement, lequel est ensuite saisi dans la première formule afin de calculer le coût estimatif du fardeau administratif.

La formule qui précède permet de calculer la variable « A », correspondant au coût de l'activité administrative, laquelle est ensuite utilisée dans la première formule contenue dans le projet de règlement.

$$A \times 0,142378 \div 1,07^{B - 2012}$$

Cette formule sert à calculer le coût annualisé global du fardeau administratif sur 10 ans.

- « A » correspond au coût de l'activité administrative obtenu à l'aide de la deuxième formule contenue dans le projet de règlement.
- « 0,142378 » est un facteur comptable qui repose sur l'hypothèse d'une période d'évaluation de 10 ans et d'un taux d'actualisation de 7 %. Ce facteur convertit le coût global du fardeau administratif en un coût de rente réparti uniformément sur la période d'évaluation de 10 ans.
- En divisant le résultat par  $1,07^{B - 2012}$ , où « B » représente l'année d'enregistrement du règlement visé par la règle, on obtient un autre facteur d'actualisation qui permet de fixer la valeur actualisée du coût de rente du fardeau administratif pour l'année de référence 2012 afin que tous les règlements assujettis à la règle du « un pour un » soient pris en compte de façon cohérente.

The final result of this formula gives the total annual cost of administrative burden for the given administrative activity.

Each of the formulas above must be repeated for every individual administrative activity in the regulation subject to the “One-for-One” Rule. These results are then added together to give the overall annual administrative burden cost imposed on businesses by the regulation as measured from a base year of 2012.

It should be noted that the above-mentioned discount rate and 2012 base year will be periodically reviewed to ensure that they remain relevant and accurate for the purposes of offsetting increases in administrative burden costs with comparable amounts of reductions in costs.

#### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to the proposed Regulations, as they would not impose any administrative burden on businesses. The proposed Regulations would only apply to federal government departments.

#### Small business lens

The small business lens does not apply to the proposed Regulations, as there are no costs to small business.

#### Consultation

The Red Tape Reduction Commission undertook, in 2011, broad, cross-country consultations with businesses and Canadians to identify irritants created by federal regulatory requirements. Members of the business community expressed concern that without an effective way to permanently control the growth of the administrative burden stemming from regulations, the burden would steadily grow and directly affect the cost of doing business in Canada. The Act and the proposed Regulations respond to this concern.

Federal departments and agencies were consulted on the application and procedural mechanics of the “One-for-One” Rule during the development of “One-for-One” policy guidance, in 2012. The views expressed at that time were taken into consideration and integrated where possible into the final guidance document, *Controlling Administrative Burden That Regulations Impose on Business: Guide for the “One-for-One” Rule*, distributed to departments in 2012 and published on the Treasury Board of Canada Secretariat (TBS) Web site in March 2013.

Following three years of implementation under policy, the Act was considered by Parliament, and received royal assent on April 23, 2015. The proposed Regulations would largely implement what is in the existing policy guidance, which has been in place since 2012 and is publicly available on the Treasury Board Web site. In addition, the Treasury Board Secretariat has published two Annual Scorecard Reports, which report publicly on the implementation of the Rule and on other red tape reduction reforms. No additional consultations have been undertaken with departments, as the Act and the proposed Regulations would maintain the implementation of the Rule that departments have been following since 2012.

#### Rationale

The proposed Regulations would support the Government’s commitment to controlling the administrative burden that federal regulations impose on businesses, as articulated in the Act. The Act moved the “One-for-One” Rule from policy to law, and the proposed Regulations are necessary to give the weight of law to certain details of how the Rule works.

Cette formule permet d’obtenir le coût annuel total du fardeau administratif associé à l’activité administrative donnée.

Chacune des formules susmentionnées doit être appliquée à chaque activité administrative associée au règlement visé par la règle du « un pour un ». Les résultats ainsi obtenus sont ensuite additionnés pour calculer le coût annuel total du fardeau administratif imposé aux entreprises par le règlement en question par rapport à l’année de référence 2012.

Il convient de noter que le taux d’actualisation susmentionné et l’année de référence 2012 seront périodiquement revus afin de veiller à ce qu’ils demeurent pertinents et exacts pour compenser l’augmentation du coût du fardeau administratif par des montants comparables de réductions de coût.

#### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas au projet de règlement puisque ce dernier n’imposerait aucun fardeau administratif aux entreprises. Le projet de règlement s’appliquerait uniquement aux ministères fédéraux.

#### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas au projet de règlement puisque celui-ci n’impose pas de coûts aux petites entreprises.

#### Consultation

En 2011, la Commission a entrepris de vastes consultations pan-canadiennes auprès des entreprises et de la population canadienne afin de cerner les difficultés engendrées par les exigences de la réglementation fédérale. Le milieu des affaires craignait qu’en l’absence d’un moyen efficace et permanent de limiter la croissance du fardeau administratif découlant de la réglementation, ce fardeau ne s’alourdisse progressivement et ait une incidence directe sur le coût des activités commerciales au Canada. La Loi et le projet de règlement donnent suite à ces préoccupations.

Les ministères et les organismes fédéraux ont été consultés au sujet de l’application et des modalités administratives de la règle du « un pour un » lors de l’élaboration des consignes stratégiques visant cette dernière, en 2012. Les points de vue exprimés à cette époque ont été pris en compte et intégrés dans la mesure du possible au document d’orientation final intitulé *Limiter le fardeau administratif que la réglementation impose aux entreprises : Guide sur la règle du « un pour un »*, qui a été diffusé aux ministères en 2012, puis publié sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT) en mars 2013.

Après trois ans d’application en principe, le Parlement a été saisi de la Loi et cette dernière a reçu la sanction royale le 23 avril 2015. Le projet de règlement mettrait essentiellement en place les consignes déjà adoptées en principe et appliquées depuis 2012, et auxquelles le public a accès sur le site Web du Conseil du Trésor. De plus, le SCT a publié deux fiches d’évaluation annuelles qui rendent compte publiquement de la mise en œuvre de la règle et d’autres réformes de réduction de la paperasse. Il n’y a pas eu d’autres consultations auprès des ministères puisque la Loi et le projet de règlement ne modifieraient pas la façon dont les ministères appliquent la règle depuis 2012.

#### Justification

Le projet de règlement appuierait l’engagement du gouvernement de contrôler le fardeau administratif que la réglementation fédérale impose aux entreprises, comme l’indique la Loi. Cette dernière a transposé en mesures législatives la politique de la règle du « un pour un », et le projet de règlement est nécessaire pour donner force de loi à certains aspects du fonctionnement de la règle.



The proposed Regulations establish how administrative burden is to be calculated, the time period during which regulators must offset any new burden that they introduce, and what Canadians can expect the Government to report in its annual public report on the Rule. Given that the “One-for-One” Rule has already been implemented under the *Cabinet Directive on Regulatory Management*, there would be no incremental cost incurred by Government.

### Implementation, enforcement and service standards

The “One-for-One” Rule has been a Government of Canada policy since 2012, with guidance on the application of the Rule available to federal regulators and the public since April of that year. The proposed Regulations would not require the implementation of new requirements by federal regulatory departments. TBS would continue to administer the Rule, promote accountability via annual public reporting, and support the implementation of the Rule via written TBS guidance to federal departments and agencies along with central TBS challenge of draft regulatory proposals. TBS anticipates the development and release of updated policy guidance within six months of the Regulations coming into effect, to reflect the evolution of the “One-for-One” Rule under the Act. The release of the first annual report on the “One-for-One” Rule would be required by December 31, 2015.

### Contact

Bruno Rodrigue  
Director  
Regulatory Affairs Sector  
Treasury Board of Canada Secretariat  
Email: rtra-lrp@tbs-sct.gc.ca

Le projet de règlement établit le calcul du fardeau administratif, la période au cours de laquelle les instances de réglementation doivent compenser tout accroissement du fardeau qu’ils instaurent, et ce que la population canadienne peut s’attendre à trouver dans le rapport annuel sur la mise en œuvre de la règle. Puisque la règle du « un pour un » a déjà été mise en œuvre en vertu de la *Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation*, le gouvernement n’aurait pas à composer avec des coûts supplémentaires.

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

La règle du « un pour un » est une politique du gouvernement du Canada depuis 2012; les consignes régissant son application sont à la disposition des instances de réglementation et du public depuis avril 2012. Le projet de règlement n’obligerait pas les ministères fédéraux à vocation réglementaire à mettre en place de nouvelles exigences. Le SCT continuerait d’appliquer la règle, promouvoir la reddition de comptes par la publication de rapports annuels, et appuierait la mise en œuvre de la règle au moyen de directives écrites aux ministères et organismes fédéraux et en remettant en question les avant-projets de règlements. Le SCT compte élaborer et diffuser des consignes stratégiques à jour dans les six mois suivant l’entrée en vigueur du projet de règlement afin de traduire l’évolution de la règle du « un pour un » sous le régime de la Loi. Le premier rapport annuel sur la règle du « un pour un » devra paraître d’ici le 31 décembre 2015.

### Personne-ressource

Bruno Rodrigue  
Directeur  
Secteur des affaires réglementaires  
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada  
Courriel : rtra-lrp@tbs-sct.gc.ca

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to sections 7 and 10 of the *Red Tape Reduction Act*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *Red Tape Reduction Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 15 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, Regulatory Policy Division, Regulatory Affairs, Treasury Board of Canada Secretariat, P3 Floor, 300 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0R5 (TTY: 613-957-9090; email: rtra-lrp@tbs-sct.gc.ca).

Ottawa, June 18, 2015

JURICA ČAPKUN  
Assistant Clerk of the Privy Council

## RED TAPE REDUCTION REGULATIONS

Definition of “Act”

1. In these Regulations, “Act” means the *Red Tape Reduction Act*.

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu des articles 7 et 10 de la *Loi sur la réduction de la paperasse*<sup>a</sup>, se propose de prendre le *Règlement sur la réduction de la paperasse*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les quinze 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, Division des politiques réglementaires, Affaires réglementaires, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (ATS : 613-957-9090; courriel : rtra-lrp@tbs-sct.gc.ca).

Ottawa, le 18 juin 2015

Le greffier adjoint du Conseil privé  
JURICA ČAPKUN

## RÈGLEMENT SUR LA RÉDUCTION DE LA PAPERASSE

1. Dans le présent règlement, « Loi » s’entend de la *Loi sur la réduction de la paperasse*. Définition de « Loi »

<sup>a</sup> S.C. 2015, c. 12

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 12

Definitions	<p><b>2.</b> (1) The following definitions apply in this section.</p> <p>“activity” means any activity that is necessary to demonstrate compliance with a regulation.</p> <p>“period” means an interval of time during which an activity is expected to be completed by a business in accordance with a regulation.</p>	Définitions
“activity” « activité »	“activity” means any activity that is necessary to demonstrate compliance with a regulation.	« activité » “activity”
“period” « période »	“period” means an interval of time during which an activity is expected to be completed by a business in accordance with a regulation.	« période » “period”
Total number of periods	(2) For the purpose of this section, the total number of periods is determined by multiplying the number of times per year that the activity is expected to be completed by 10, which number is the number of years for which the calculation is being made.	Nombre total de périodes
Calculation of administrative burden	<p>(3) For the purpose of section 5 of the Act, the cost of the administrative burden imposed by a regulation is the sum of the cost of each activity that is expected to be completed during the first 10 years after the regulation is registered and is calculated in accordance with the following formula:</p> $A \times 0.142378 \div 1.07^{B-2012}$ <p>where</p> <p>A is the activity cost that is the sum of the cost for each activity for each period, and is calculated in accordance with the following formula:</p> $C \times D \times E \div 1.07^{F \div G}$ <p>where</p> <p>C is the estimated hourly cost of labour, adjusted to 2012 price levels using the Consumer Price Index set out by Statistics Canada in CANSIM Table 326-0021, as amended from time to time, that is required in a period so that a business is able to complete the activity within that period;</p> <p>D is the estimated number of hours required in a period so that the business is able to complete the activity within that period;</p> <p>E is the estimated number of businesses that are required in a period to complete the activity within that period;</p> <p>F is the specific period, out of the total number of periods determined in accordance with subsection (2), for which the calculation is being made; and</p> <p>G is the number of times per year that the activity is required to be completed; and</p> <p>B is the year the regulation is registered.</p>	Calcul du coût du fardeau administratif
24-month deadline	<b>3.</b> A regulation must be amended or repealed in accordance with section 5 of the Act within 24 months after the day on which a regulation that imposes a new administrative burden is registered.	Délai de vingt-quatre mois
Offset	<b>4.</b> (1) If a regulation has been amended or repealed before a regulation that imposes a new administrative burden is made and the prior repeal or amendment offsets the cost of the new administrative burden that is imposed, one or more regulations do not need to be amended or repealed in accordance with subsection 5(1) of the Act.	Compensation
	<p><b>2.</b> (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent article.</p> <p>« activité » Toute activité qu’il est nécessaire de faire pour démontrer la conformité aux règlements.</p> <p>« période » Tout intervalle de temps durant lequel une activité devrait être menée à terme par une entreprise conformément à un règlement.</p> <p>(2) Pour l’application du présent article, le nombre total de périodes est déterminé par multiplication du nombre de fois par année qu’une activité devrait être menée à terme par le nombre d’années pour lequel le calcul est effectué, soit dix.</p> <p>(3) Pour l’application de l’article 5 de la Loi, le coût du fardeau administratif d’un règlement correspond à la somme du coût de chaque activité qui devrait être menée à terme durant les dix premières années suivant l’enregistrement du règlement et est calculé selon la formule suivante :</p> $A \times 0,142378 \div 1,07^{B-2012}$ <p>où :</p> <p>A représente le coût de l’activité, lequel correspond à la somme du coût de chaque activité pour chaque période et est calculé selon la formule suivante :</p> $C \times D \times E \div 1,07^{F \div G}$ <p>où :</p> <p>C représente le coût horaire estimatif de la main-d’œuvre — ajusté au niveau des prix de 2012 au moyen de l’indice des prix à la consommation, établi par Statistique Canada dans le tableau CANSIM 326-0021, avec ses modifications successives — nécessaire à une entreprise dans une période pour mener l’activité à terme au cours de cette période,</p> <p>D le nombre estimatif d’heures nécessaires à l’entreprise dans une période pour mener l’activité à terme au cours de cette période,</p> <p>E le nombre estimatif d’entreprises qui sont tenues, dans une période, de mener l’activité à terme au cours de cette période,</p> <p>F la période donnée, parmi le nombre total de périodes déterminé en application du paragraphe (2), pour laquelle le calcul est effectué,</p> <p>G le nombre de fois par année que l’activité doit être menée à terme;</p> <p>B l’année durant laquelle le règlement a été enregistré.</p> <p><b>3.</b> La modification ou l’abrogation d’un règlement en application de l’article 5 de la Loi doit être faite dans les vingt-quatre mois suivant la date d’enregistrement du règlement imposant un nouveau fardeau administratif.</p> <p><b>4.</b> (1) Si un règlement a été modifié ou abrogé avant la prise du règlement imposant un nouveau fardeau administratif et que cette modification ou abrogation compense le coût de ce fardeau, la modification ou l’abrogation d’un ou de plusieurs règlements en application du paragraphe 5(1) de la Loi n’est pas requise.</p>	

Repealed regulation	(2) If a regulation has been repealed before a new regulation that imposes an administrative burden is made, a regulation does not need to be repealed in accordance with subsection 5(2) of the Act.	(2) Si un règlement a été abrogé avant la prise du règlement imposant un nouveau fardeau administratif, l'abrogation d'un règlement en application du paragraphe 5(2) de la Loi n'est pas requise.	Abrogation d'un règlement
Application of section 5 of Act	5. Section 5 of the Act applies to any regulation that is made, amended or repealed after March 31, 2012.	5. L'article 5 de la Loi s'applique à tout règlement pris, modifié ou abrogé après le 31 mars 2012.	Application de l'article 5 de la Loi
Exemptions	<p>6. The Treasury Board may exempt a regulation from the application of section 5 of the Act</p> <p>(a) if the regulation is related to tax or tax administration;</p> <p>(b) if Her Majesty in right of Canada has no discretion regarding the requirements that must be included in the regulation due to international or legal obligations, including the imposition of international sanctions or the implementation of Supreme Court of Canada decisions; or</p> <p>(c) in emergency, unique or exceptional circumstances, including if compliance with that section would compromise public health, public safety or the Canadian economy.</p>	<p>6. Le Conseil du Trésor peut, dans les cas suivants, exempter un règlement de l'application de l'article 5 de la Loi :</p> <p>a) le règlement est lié à la fiscalité ou à l'administration fiscale;</p> <p>b) Sa Majesté du chef du Canada n'a pas de discrétion à l'égard des exigences devant être incluses dans le règlement en raison d'obligations internationales ou juridiques, notamment l'imposition de sanctions internationales ou la mise en œuvre de décisions de la Cour suprême du Canada;</p> <p>c) une situation d'urgence ou de nature unique ou exceptionnelle l'exige, notamment lorsque la conformité à cet article nuirait à la santé ou la sécurité publiques ou à l'économie canadienne.</p>	Exemptions
Contents of annual report	<p>7. The annual report referred to in section 9 of the Act must contain the following information:</p> <p>(a) a summary of the increases and decreases in the cost of administrative burden that results from regulatory changes that are made in accordance with section 5 of the Act within the 12-month period ending on March 31 of the year in which the report is made public; and</p> <p>(b) the number of regulations that are amended or repealed as a result of regulatory changes that are made in accordance with section 5 of the Act within that 12-month period.</p>	<p>7. Le rapport annuel visé à l'article 9 de la Loi comprend les renseignements suivants :</p> <p>a) un résumé des augmentations et des diminutions du coût du fardeau administratif qui découlent des modifications réglementaires effectuées en application de l'article 5 de la Loi au cours de la période de douze mois se terminant le 31 mars de l'année au cours de laquelle le rapport est rendu public;</p> <p>b) le nombre de règlements modifiés ou abrogés à la suite des modifications réglementaires effectuées en application de l'article 5 de la Loi au cours de cette période de douze mois.</p>	Contenu du rapport annuel

## COMING INTO FORCE

Registration 8. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

[26-1-o]

## ENTRÉE EN VIGUEUR

8. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement. Enregistrement

[26-1-o]

## INDEX

Vol. 149, No. 26 — June 27, 2015

(An asterisk indicates a notice previously published.)

**COMMISSIONS****Canada Revenue Agency**

## Income Tax Act

Revocation of registration of a charity..... 1459

**Canadian International Trade Tribunal**

## Appeal

Notice No. HA-2015-005..... 1459

## Inquiries

Educational and training services ..... 1459

Environmental services ..... 1460

**Canadian Radio-television and Telecommunications****Commission**

Administrative decisions ..... 1461

Decisions ..... 1461

\* Notice to interested parties..... 1460

Part 1 applications ..... 1461

**Public Service Commission**

## Public Service Employment Act

Permission and leave granted (Gaudaur Savage,

John Patrick) ..... 1462

Permission and leave granted (Linnick, Zachary) ..... 1462

**GOVERNMENT HOUSE**

Awards to Canadians ..... 1439

Meritorious Valour Decorations (*Erratum*)..... 1440**GOVERNMENT NOTICES****Bank of Canada**

## Statement

Statement of financial position as at May 31, 2015..... 1456

**Director of Public Prosecutions, Office of the**

## Director of Public Prosecutions Act

Directive..... 1454

**Environment, Dept. of the**

## Canadian Environmental Protection Act, 1999

Significant New Activity Notice No. 15310 ..... 1441

Significant New Activity Notice No. 15345 ..... 1442

Significant New Activity Notice No. 15367 ..... 1443

Significant New Activity Notice No. 15847 ..... 1444

Significant New Activity Notice No. 16509 ..... 1445

Significant New Activity Notice No. 16568 ..... 1446

Significant New Activity Notice No. 16877 ..... 1448

Significant New Activity Notice No. 16878 ..... 1449

Significant New Activity Notice No. 16879 ..... 1450

**Health, Dept. of**

## Controlled Drugs and Substances Act

Pre-consultation notice — Proposed Tamper-Resistant

Properties of Drugs Regulations ..... 1451

**Industry, Dept. of**

## Radiocommunication Act

Notice No. SMSE-010-15 — Release of ICES-008,

Issue 1 ..... 1454

**MISCELLANEOUS NOTICES**

## \* Sumitomo Mitsui Banking Corporation

Application to establish a foreign bank branch..... 1463

**ORDERS IN COUNCIL****Statistics Canada**2016 Census of Population (*Erratum*) ..... 1464**PARLIAMENT****House of Commons**

\* Filing applications for private bills (Second Session,

Forty-First Parliament)..... 1458

**PROPOSED REGULATIONS****Canada Border Services Agency**

## Customs Act

Regulations Amending the Designated Provisions

(Customs) Regulations..... 1513

Regulations Amending the Passenger Information

(Customs) Regulations..... 1470

## Immigration and Refugee Protection Act

Regulations Amending the Immigration and Refugee

Protection Regulations ..... 1515

Regulations Amending the Protection of Passenger

Information Regulations ..... 1525

**Canadian Environmental Assessment Agency**

## Canadian Environmental Assessment Act, 2012

Federal Authority as a Responsible Authority for

Designated Projects Regulations..... 1530

**Fisheries and Oceans, Dept. of**

## Oceans Act

Hecate Strait and Queen Charlotte Sound Glass Sponge

Reefs Marine Protected Areas Regulations..... 1536

**Natural Resources, Dept. of**

## Nuclear Liability and Compensation Act

Nuclear Liability and Compensation Regulations ..... 1568

Regulations Repealing the Canada-United States

Nuclear Liability Rules..... 1584

**Public Health Agency of Canada**

## Department of Health Act

Potable Water on Board Trains, Vessels, Aircraft and

Buses Regulations (*Erratum*)..... 1585**Transport, Dept. of**

## Railway Safety Act

Regulations Amending the Railway Safety Administrative

Monetary Penalties Regulations (Grade Crossings

Regulations) ..... 1586

**Treasury Board of Canada Secretariat**

## Red Tape Reduction Act

Red Tape Reduction Regulations ..... 1593

## INDEX

Vol. 149, n° 26 — Le 27 juin 2015

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

## AVIS DIVERS

- \* Sumitomo Mitsui Banking Corporation  
Demande d'établissement d'une succursale de banque  
étrangère..... 1463

## AVIS DU GOUVERNEMENT

## Banque du Canada

- Bilan  
État de la situation financière au 31 mai 2015 ..... 1457

## Directeur des poursuites pénales, Bureau du

- Loi sur le Directeur des poursuites pénales  
Directive..... 1454

## Environnement, min. de l'

- Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)  
Avis de nouvelle activité n° 15310..... 1441  
Avis de nouvelle activité n° 15345..... 1442  
Avis de nouvelle activité n° 15367..... 1443  
Avis de nouvelle activité n° 15847..... 1444  
Avis de nouvelle activité n° 16509..... 1445  
Avis de nouvelle activité n° 16568..... 1446  
Avis de nouvelle activité n° 16877..... 1448  
Avis de nouvelle activité n° 16878..... 1449  
Avis de nouvelle activité n° 16879..... 1450

## Industrie, min. de l'

- Loi sur la radiocommunication  
Avis n° SMSE-010-15 — Publication de la NMB-008,  
1<sup>re</sup> édition ..... 1454

## Santé, min. de la

- Loi réglementant certaines drogues et autres substances  
Avis de consultation préalable — Projet de Règlement sur  
les propriétés de résistance à l'altération des drogues .... 1451

## COMMISSIONS

## Agence du revenu du Canada

- Loi de l'impôt sur le revenu  
Révocation de l'enregistrement d'un organisme de  
bienfaisance..... 1459

## Commission de la fonction publique

- Loi sur l'emploi dans la fonction publique  
Permission et congé accordés (Gaudaur Savage,  
John Patrick) ..... 1462  
Permission et congé accordés (Linnick, Zachary) ..... 1462

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications  
canadiennes

- \* Avis aux intéressés ..... 1460  
Décisions..... 1461  
Décisions administratives ..... 1461  
Demandes de la partie 1 ..... 1461

## Tribunal canadien du commerce extérieur

- Appel  
Avis n° HA-2015-005..... 1459  
Enquêtes  
Services environnementaux ..... 1460  
Services pédagogiques et de formation..... 1459

## DÉCRETS

## Statistique Canada

- Recensement de la population de 2016 (*Erratum*)..... 1464

## PARLEMENT

## Chambre des communes

- \* Demandes introductives de projets de loi privés  
(Deuxième session, quarante et unième législature)..... 1458

## RÈGLEMENTS PROJETÉS

## Agence canadienne d'évaluation environnementale

- Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)  
Règlement prévoyant une autorité fédérale à titre  
d'autorité responsable à l'égard de projets désignés..... 1530

## Agence de la santé publique du Canada

- Loi sur le ministère de la Santé  
Règlement sur l'eau potable à bord des trains, bâtiments,  
aéronefs et autocars (*Erratum*)..... 1585

## Agence des services frontaliers du Canada

- Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés  
Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration  
et la protection des réfugiés ..... 1515  
Règlement modifiant le Règlement sur la protection  
des renseignements relatifs aux passagers ..... 1525

## Loi sur les douanes

- Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions  
désignées (douanes) ..... 1513  
Règlement modifiant le Règlement sur les  
renseignements relatifs aux passagers (douanes)..... 1470

## Pêches et des Océans, min. des

- Loi sur les océans  
Règlement sur les zones de protection marine des récifs  
d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin  
de la Reine-Charlotte ..... 1536

## Ressources naturelles, min. des

- Loi sur la responsabilité et l'indemnisation en  
matière nucléaire  
Règlement abrogeant les Règles sur la responsabilité  
nucléaire Canada-États-Unis..... 1584  
Règlement sur la responsabilité et l'indemnisation en  
matière nucléaire ..... 1568

## Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada

- Loi sur la réduction de la paperasse  
Règlement sur la réduction de la paperasse ..... 1593

## Transports, min. des

- Loi sur la sécurité ferroviaire  
Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions  
administratives pécuniaires relatives à la sécurité  
ferroviaire (Règlement sur les passages à niveau) ..... 1586

## RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

- Décorations à des Canadiens ..... 1439  
Décorations pour vaillance méritoire (*Erratum*)..... 1440