

# Canada Gazette

## Part II



# Gazette du Canada

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, JANUARY 9, 2019

Statutory Instruments 2019

SOR/2019-1 to 13 and SI/2019-1

Pages 1 to 142

OTTAWA, LE MERCREDI 9 JANVIER 2019

Textes réglementaires 2019

DORS/2019-1 à 13 et TR/2019-1

Pages 1 à 142

### Notice to Readers

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

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

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

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

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

### Avis au lecteur

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

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

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1<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](#). La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le [site Web du Parlement du Canada](#).

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

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

Registration  
SOR/2019-1 December 19, 2018

SUPREME COURT ACT

Pursuant to subsection 97(1) of the *Supreme Court Act*<sup>a</sup>, the undersigned judges of the Supreme Court of Canada make the annexed *Rules Amending the Rules of the Supreme Court of Canada*.

Ottawa, December 12, 2018

The Right Honourable Richard Wagner  
The Honourable Rosalie Silberman Abella  
The Honourable Michael J. Moldaver  
The Honourable Andromache Karakatsanis  
The Honourable Clément Gascon  
The Honourable Suzanne Côté  
The Honourable Russell Brown  
The Honourable Malcolm Rowe  
The Honourable Sheilah L. Martin

Judges of the Supreme Court of Canada

**Rules Amending the Rules of the Supreme Court of Canada**

**Amendments**

**1 Rule 5.1 of the *Rules of the Supreme Court of Canada*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**5.1** Unless otherwise directed by the Court, a judge or the Registrar, and subject to section 58 of the Act, the period beginning on December 23 in a year and ending on January 3 in the following year is not to be included in a computation of time under these Rules for the service and filing of documents, except for the service and filing of a notice of constitutional question under subrule 33(2).

**2 Rule 14 of the Rules is replaced by the following:**

**14 (1)** In the case of an application for leave to appeal, an appeal referred to in paragraph 33(1)(b) or (c) or an originating motion, any party or intervener, other than an individual, shall file with the Registrar a notice of name in Form 14 to confirm its name in each of the official languages or to certify that it does not have a bilingual name.

<sup>a</sup> R.S., c. S-26  
<sup>1</sup> SOR/2002-156

Enregistrement  
DORS/2019-1 Le 19 décembre 2018

LOI SUR LA COUR SUPRÊME

En vertu du paragraphe 97(1) de la *Loi sur la Cour suprême*<sup>a</sup>, les juges soussignés de la Cour suprême du Canada établissent les *Règles modifiant les Règles de la Cour suprême du Canada*, ci-après.

Ottawa, le 12 décembre 2018

Les juges de la Cour suprême du Canada

Le très honorable Richard Wagner  
L'honorable Rosalie Silberman Abella  
L'honorable Michael J. Moldaver  
L'honorable Andromache Karakatsanis  
L'honorable Clément Gascon  
L'honorable Suzanne Côté  
L'honorable Russell Brown  
L'honorable Malcolm Rowe  
L'honorable Sheilah L. Martin

**Règles modifiant les Règles de la Cour suprême du Canada**

**Modifications**

**1 La règle 5.1 des *Règles de la Cour suprême du Canada*<sup>1</sup> est remplacée par ce qui suit :**

**5.1** Sauf directive contraire de la Cour, d'un juge ou du registraire et sous réserve de l'article 58 de la Loi, la période commençant le 23 décembre et se terminant le 3 janvier suivant n'entre pas dans le calcul des délais prévus par les présentes règles pour la signification et le dépôt de documents sauf pour la signification et le dépôt de l'avis de question constitutionnelle prévu au paragraphe 33(2).

**2 La règle 14 des mêmes règles est remplacée par ce qui suit :**

**14 (1)** Dans le cas d'une demande d'autorisation d'appel, d'un appel visé aux alinéas 33(1)b) ou c) ou d'une requête introductive d'instance, la partie ou l'intervenant — autre qu'une personne physique — dépose auprès du registraire l'avis de dénomination prévu au formulaire 14 visant à confirmer sa dénomination dans les deux langues officielles ou à attester qu'il n'a pas de dénomination bilingue.

<sup>a</sup> L.R., ch. S-26  
<sup>1</sup> DORS/2002-156

**(2)** A party or intervener that has filed a notice of name may request that the Registrar consider the notice as permanent so that it will be applied to all other matters before the Court involving the party or intervener. Any changes that affect the notice of name shall be submitted in writing to the Registrar.

**3 Paragraph 20(1)(d.1) of the Rules is replaced by the following:**

**(d.1)** email; or

**4 (1) The portion of subrule 23(1) of the Rules before paragraph (a) is replaced by the following:**

**23 (1)** In the case of an application for leave to appeal or an originating motion, counsel for the applicant and the respondent and, in the case of an appeal referred to in paragraph 33(1)(b) or (c), counsel for the appellant and the respondent shall file a certificate in Form 23A certifying whether there is

**(2) Subrule 23(5) of the Rules is replaced by the following:**

**(5)** The certificates and documents referred to in subrules (1), (2) and (4) shall be filed at the same time as the application for leave to appeal or the response to that application, the originating motion or the response to that motion or, in the case of an appeal referred to in paragraph 33(1)(b) or (c), the notice of appeal or respondent's factum.

**5 Subparagraphs 25(1)(c)(vi) and (vii) of the Rules are replaced by the following:**

**(vi)** Part VI, a table of authorities — including the relevant provisions of any statute, regulation, rule, ordinance or by-law being relied on, in both official languages if the provisions are required by law to be published in both official languages, and, if available, hyperlinks to the provisions — arranged alphabetically and setting out the paragraph numbers in Part III where the authorities are cited, and

**(vii)** Part VII, a photocopy, or a printout from an electronic database, of those provisions of any statute, regulation, rule, ordinance or by-law being relied on for which hyperlinks are not provided in Part VI, in both official languages if they are required by law to be published in both official languages; and

**(2)** La partie ou l'intervenant qui dépose l'avis peut demander au registraire de considérer cet avis comme permanent de manière à ce qu'il vaille dans toute cause devant la Cour où il pourrait être partie ou intervenant. Tout changement affectant l'avis est signalé par écrit au registraire.

**3 L'alinéa 20(1)d.1 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**d.1)** courriel;

**4 (1) Le passage du paragraphe 23(1) des mêmes règles précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**23 (1)** Le procureur du demandeur et le procureur de l'intimé, dans le cas d'une demande d'autorisation d'appel ou d'une requête introductive d'instance, ou le procureur de l'appellant et de l'intimé, dans le cas d'un appel visé aux alinéas 33(1)b) ou c), déposent une attestation conforme au formulaire 23A indiquant :

**(2) Le paragraphe 23(5) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**(5)** Les attestations et les documents visés aux paragraphes (1), (2) et (4) sont déposés en même temps que la demande d'autorisation d'appel ou la réponse à celle-ci, que la requête introductive d'instance ou la réponse à celle-ci ou, dans le cas d'un appel visé aux alinéas 33(1)b) ou c), que l'avis d'appel ou le mémoire de l'intimé.

**5 Les sous-alinéas 25(1)c)(vi) et (vii) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :**

**(vi)** partie VI : la table alphabétique des sources incluant notamment les dispositions applicables des lois, règlements, règles, ordonnances ou règlements administratifs invoqués, reproduites dans les deux langues officielles si la loi exige leur publication dans les deux langues officielles et, s'ils existent, les hyperliens vers ces dispositions, avec renvoi aux paragraphes de la partie III où ces sources sont citées,

**(vii)** partie VII : une photocopie ou un imprimé à partir d'une base de données électronique des dispositions des lois, règlements, règles, ordonnances ou règlements administratifs invoqués pour lesquels aucun hyperlien n'est fourni au titre de la partie VI, reproduites dans les deux langues officielles si la loi exige leur publication dans les deux langues officielles;

**6 Paragraphs 33(1)(b) to (d) of the Rules are replaced by the following:**

**(b)** in the case of an appeal under paragraph 691(1)(a) or (2)(a) or (b), 692(3)(a) or 693(1)(a) of the *Criminal Code*, cite the legislative provision that authorizes the appeal, set out the questions of law, including the question of law on which the dissenting judgment of the court appealed from is, in whole or in part, based, and include as a schedule to the notice of appeal a copy of the information or indictment, the judgment and the reasons for judgment of the court appealed from; and

**(c)** in the case of all other appeals for which leave to appeal is not required, cite the legislative provision that authorizes the appeal and include as a schedule to the notice of appeal a copy of the judgment and the reasons for judgment of the court appealed from.

**7 Subrule 42(2) of the Rules is amended by striking out “and” at the end of paragraph (e) and by replacing paragraph (f) with the following:**

**(f)** Part VI consisting of, in the appellant’s factum and the respondent’s factum, submissions on the impact that any sealing or confidentiality order, publication ban, classification of information in the file as confidential under legislation or restriction on public access to information in the file could have on the Court’s reasons, if any, in the appeal; and

**(g)** Part VII consisting of a table listing alphabetically the authorities relied on, including the relevant provisions of the legislative enactments, setting out the paragraph numbers where the authority is cited and, if available, hyperlinks to those authorities and, in the case of legislative enactments, hyperlinks to the provisions only.

**8 Rule 49 of the Rules is amended by adding the following after subrule (1):**

**(1.1)** In the case of a motion for intervention served and filed in accordance with Rule 55, the response shall be served and filed within 10 days after the day on which the last motion to which the response relates was served.

**9 Rule 50 of the Rules is amended by adding the following after subrule (1):**

**(1.1)** In the case of a response to a motion for intervention served and filed in accordance with Rule 55, the reply shall be served and filed within five days after the day on which the last response to which the reply relates was served.

**6 Les alinéas 33(1)(b) à d) des mêmes règles sont remplacés par ce qui suit :**

**b)** dans le cas d’un appel interjeté en vertu des alinéas 691(1)a) ou (2)a) ou b), 692(3)a) ou 693(1)a) du *Code criminel*, il indique la disposition législative qui autorise l’appel, il énonce les questions de droit en cause, notamment celles sur lesquelles porte, en tout ou en partie, la dissidence de la juridiction inférieure et il comporte en annexe une copie de la dénonciation ou de l’acte d’accusation, du jugement et des motifs de la juridiction inférieure;

**c)** dans le cas de tout autre appel de plein droit, il indique la disposition législative qui autorise l’appel et il comporte en annexe une copie du jugement et des motifs de la juridiction inférieure.

**7 L’alinéa 42(2)f) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**f)** partie VI : arguments de l’appellant et de l’intimé à l’égard de l’incidence possible d’une ordonnance de mise sous scellés ou de confidentialité, d’une interdiction de publication, de l’existence dans le dossier de renseignements classés confidentiels en application d’une disposition législative ou d’une restriction limitant l’accès du public à des renseignements contenus dans le dossier, sur les motifs, le cas échéant, de la Cour;

**g)** partie VII : table alphabétique des sources invoquées par une partie, incluant notamment la liste des dispositions législatives citées, avec renvoi aux paragraphes où elles sont citées et, s’ils existent, les hyperliens vers ces sources ou, s’agissant de textes législatifs, vers ces dispositions.

**8 La règle 49 des mêmes règles est modifiée par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

**(1.1)** Dans le cas d’une requête en intervention signifiée et déposée conformément à la règle 55, la réponse est signifiée et déposée dans les dix jours suivant la signification de la dernière requête en intervention visée par la réponse.

**9 La règle 50 des mêmes règles est modifiée par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

**(1.1)** Dans le cas d’une réponse à une requête en intervention signifiée et déposée conformément à la règle 55, la réplique est signifiée et déposée dans les cinq jours suivant la signification de la dernière réponse visée par la réplique.

**10 Paragraph 56(a) of the Rules is replaced by the following:**

(a) in the case of an application for leave to appeal, within 30 days after the day on which the application for leave to appeal is filed or within 30 days after the day on which the file is opened;

**11 (1) Subrule 71(5.1) of the Rules is replaced by the following:**

(5.1) Despite paragraphs (5)(a) and (b), the time allotted for oral argument may be reduced to 30 minutes in an appeal referred to in paragraph 33(1)(b) or (c).

**(2) Subrule 71(5.2) of the Rules is replaced by the following:**

(5.2) A judge may authorize any attorney general who has filed a notice of intervention in accordance with subrule 33(4) to present oral argument at the hearing of the appeal and may determine the time to be allotted for the argument.

**12 Rule 77 of the Rules is replaced by the following:**

77 Every order shall be signed either by the judge who made it or by the Registrar and is deemed to be signed if it bears a facsimile of the judge's or Registrar's signature.

**13 The heading before Rule 95 of the Rules is replaced by the following:**

Notice Convening Court

**14 The Rules are amended by adding the following after Rule 95:**

Notice of Remote Participation by a Judge

**95.1 (1)** Following the approval of the Chief Justice, a judge may, in any proceeding before the Court, participate by use of any communication technology.

(2) In advance of a proceeding referred to in subrule (1), the Registrar is to, if feasible, send a notice of remote participation by a judge in Form 95.1.

**10 L'alinéa 56a) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

a) dans le cas de la demande d'autorisation d'appel, dans les trente jours suivant son dépôt ou l'ouverture du dossier;

**11 (1) Le paragraphe 71(5.1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

(5.1) Malgré les alinéas (5)a) et b), le temps alloué pour la plaidoirie orale peut être réduit à trente minutes dans le cas d'un appel visé aux alinéas 33(1)b) ou c).

**(2) Le paragraphe 71(5.2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

(5.2) Un juge peut autoriser un procureur général qui a déposé un avis d'intervention en application du paragraphe 33(4) à présenter une plaidoirie orale à l'audition de l'appel et déterminer le temps alloué pour cette plaidoirie.

**12 La règle 77 des mêmes règles est remplacée par ce qui suit :**

77 Toute ordonnance est signée par le juge qui l'a rendue ou par le registraire. Le fac-similé d'une signature fait foi de celle-ci.

**13 L'intertitre précédant la règle 95 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

Avis de convocation de la Cour

**14 Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après la règle 95, de ce qui suit :**

Avis de participation à distance d'un juge

**95.1 (1)** Suivant l'approbation du Juge en chef, un juge peut prendre part à toute instance devant la Cour au moyen de toute technologie de communication.

(2) En prévision d'une telle instance, le registraire envoie, si possible, un avis de participation à distance conforme au formulaire 95.1.

**15 Form 14 of the Rules is replaced by the following:**

**15 Le formulaire 14 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**FORM 14**

Rule 14

## Notice of Name

### (Style of Cause (Rule 22) — Use Form 1 of Guidelines for Preparing Documents to be Filed with the Supreme Court of Canada (Print and Electronic))

TAKE NOTICE that (*name*), (*any party or intervener, other than an individual*), confirms its name in each of the official languages:

(*Set out the name of the party or intervener in both official languages*)

OR

TAKE NOTICE that (*name*), (*any party or intervener, other than an individual*), certifies that it does not have a bilingual name.

Dated at (*place*), (*province or territory*) this (*date*) day of (*month*), (*year*).

SIGNED BY (*signature of counsel, agent or party or intervener filing notice*)

---

Counsel or party or intervener filing notice  
(*Counsel's (or party's or intervener's, if unrepresented) name, address and telephone number, and fax number and email address (if any)*)

---

Agent  
(*Agent's name, address and telephone number, and fax number and email address (if any)*)

ORIGINAL TO: THE REGISTRAR

COPIES TO: (*Name, address and telephone number, and fax number and email address (if any), of every party or intervener*)

**FORMULAIRE 14**

Règle 14

## Avis de dénomination

### (Intitulé (règle 22) — Utiliser le formulaire 1, Lignes directrices pour la préparation des documents à déposer à la Cour suprême du Canada (versions imprimée et électronique))

SACHEZ que (*nom*), (*partie ou intervenant*), confirme sa dénomination dans les deux langues officielles : (*dénomination dans les deux langues officielles*)

OU

SACHEZ que (*nom*), (*partie ou intervenant*), atteste qu'il n'a pas de dénomination bilingue.

Fait à (*localité et province ou territoire*), le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

SIGNATURE (*procureur, correspondant ou partie ou intervenant qui dépose l'avis*)

---

Procureur ou partie ou intervenant qui dépose l'avis

(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courriel du procureur (ou de la partie ou de l'intervenant non représenté)*)

ORIGINAL : REGISTRAIRE

COPIES : (*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courriel des autres parties ou intervenants*)

---

Correspondant

(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courriel du correspondant*)

**16 Form 25 of the Rules is amended by replacing the paragraph beginning with the words "TAKE NOTICE" with the following:**

TAKE NOTICE that (*name of applicant*) applies for leave to the Supreme Court of Canada, under (*cite the legislative provision or provisions that authorize the application for leave*), from the judgment of the (*name of the court appealed from and file number from that court*) made on (*date*) and for (*insert the nature of order or relief sought*);

**17 Form 29 of the Rules is replaced by the following:**

**FORM 29**

Paragraph 29(2)(a)

**16 Le paragraphe débutant par « SACHEZ que (*nom*) », au formulaire 25 des mêmes règles, est remplacé par ce qui suit :**

SACHEZ que (*nom du demandeur*) demande l'autorisation de se pourvoir en appel devant la Cour suprême du Canada contre le jugement de (*nom de la juridiction inférieure et numéro de dossier de cette juridiction*) prononcé le \_\_\_\_\_, en vertu de (*indiquer la ou les disposition(s) législative(s) sur laquelle (lesquelles) la demande d'autorisation d'appel est fondée*), pour obtenir (*indiquer la nature de l'ordonnance ou du redressement demandé*);

**17 Le formulaire 29 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

## Notice of Application for Leave To Cross-Appeal

### (Style of Cause (Rule 22) – Use Form 1 of Guidelines for Preparing Documents to be Filed with the Supreme Court of Canada (Print and Electronic))

TAKE NOTICE that (*name of applicant*) applies for leave to cross-appeal to the Supreme Court of Canada, pursuant to (*cite the section of the Act or these Rules under which the application for leave to cross-appeal is made*), from the judgment of the (*name of the court appealed from and file number from that court*) made on (*date*) and for (*insert the nature of order or relief sought*) or any other order that the Court may deem appropriate;

AND FURTHER TAKE NOTICE that this application for leave to cross-appeal is made on the following grounds: (*set out concisely and number each ground on which the application is made*).

Dated at (*place and province or territory*) this (*date*) day of (*month*), (*year*).

SIGNED BY (*signature of counsel or party or agent*)

\_\_\_\_\_  
Respondent  
(*Counsel's (or party's, if unrepresented) name, address and telephone number, and fax number and email address (if any)*)

\_\_\_\_\_  
Agent (*if any*)  
(*Agent's name, address and telephone number, and fax number and email address (if any)*)

ORIGINAL TO: THE REGISTRAR

COPIES TO: (*Name, address and telephone number, and fax number and email address (if any), of every party and all other parties and interveners in the court appealed from*)

NOTICE TO THE APPLICANT: An applicant may serve and file a memorandum in response to this application for leave to cross-appeal within 30 days after the day on which the application for leave to cross-appeal is served.

## FORMULAIRE 29

Alinéa 29(2)a)

# Avis de demande d'autorisation d'appel incident

## (Intitulé (règle 22) — Utiliser le formulaire 1, Lignes directrices pour la préparation des documents à déposer à la Cour suprême du Canada (versions imprimée et électronique))

SACHEZ que (*nom du demandeur*) demande l'autorisation de se pourvoir en appel incident devant la Cour suprême du Canada contre le jugement de (*nom de la juridiction inférieure et numéro de dossier de cette juridiction*) prononcé le \_\_\_\_\_ 20\_\_, en vertu de (*indiquer la disposition de la loi ou des présentes règles sur laquelle la demande d'autorisation d'appel incident est fondée*), pour obtenir (*indiquer la nature de l'ordonnance ou du redressement demandé*) ou toute autre ordonnance que la Cour estime indiquée.

SACHEZ DE PLUS que la demande d'autorisation d'appel incident est fondée sur les moyens suivants : (*indiquer de façon concise, par paragraphe numéroté, chacun des moyens sur lesquels la demande est fondée*).

Fait à (*localité et province ou territoire*) le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

SIGNATURE (*procureur ou partie ou correspondant*)

\_\_\_\_\_  
Intimé  
(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courriel du procureur (ou de la partie non représentée)*)

\_\_\_\_\_  
Correspondant (*le cas échéant*)  
(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courriel du correspondant*)

ORIGINAL : REGISTRAIRE

COPIES : (*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courriel des parties ainsi que ceux des autres parties et des intervenants devant la juridiction inférieure*)

AVIS AU DEMANDEUR : *Le demandeur peut signifier et déposer un mémoire en réponse à la demande d'autorisation d'appel incident dans les trente jours suivant la signification de celle-ci.*



**18 Form 33A of the Rules is replaced by the following:**

**18 Le formulaire 33A des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**FORM 33A**

Paragraph 33(1)(a)

## Notice of Appeal

### (Style of Cause (Rule 22) – Use Form 1 of Guidelines for Preparing Documents to be Filed with the Supreme Court of Canada (Print and Electronic))

TAKE NOTICE that, pursuant to leave granted by the Supreme Court of Canada on *(date)*, *(name of appellant)* appeals to the Court from the judgment of the *(name of the court appealed from)* made on *(date)*;

OR

TAKE NOTICE that *(name of appellant)* appeals as of right to the Supreme Court of Canada under *(cite the legislative provision or provisions that authorize the appeal)* from the judgment of the *(name of the court appealed from and file number from that court)* made on *(date)*;

*(In the case of an appeal under paragraph 691(1)(a) or (2)(a) or (b), 692(3)(a) or 693(1)(a) of the Criminal Code, state the following:)*

AND FURTHER TAKE NOTICE that this appeal raises the following question or questions of law:

AND/OR

AND FURTHER TAKE NOTICE that the dissenting judgment of the court appealed from is, in whole or in part, based on the following questions of law *(as specified in the judgment issued under section 677 of the Criminal Code)*:

Dated at *(place)*, *(province or territory)* this *(date)* day of *(month)*, *(year)*.

SIGNED BY *(signature of counsel or party or agent)*

---

Appellant  
*(Counsel's (or party's, if unrepresented) name, address and telephone number, and fax number and email address (if any))*

---

Agent  
*(Agent's name, address and telephone number, and fax number and email address (if any))*

ORIGINAL TO: THE REGISTRAR

COPIES TO: *(Name, address and telephone number, and fax number and email address (if any), of every party and all other parties and interveners in the court appealed from)*

*(In the case of an appeal as of right, include a copy of the judgment and reasons for judgment of the court appealed from and a copy of the certificate in Form 23A and, if applicable, a copy of the certificates in Form 23B or 23C.)*

**FORMULAIRE 33A**

Alinéa 33(1)a)

**Avis d'appel****(Intitulé (règle 22) – Utiliser le formulaire 1, Lignes directrices pour la préparation des documents à déposer à la Cour suprême du Canada (versions imprimée et électronique))**

SACHEZ que (*nom de l'appelant*), donnant suite à l'autorisation d'appel accordée par la Cour suprême du Canada le \_\_\_\_\_ 20\_\_, interjette appel à la Cour du jugement de (*nom de la juridiction inférieure*) prononcé le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

OU

SACHEZ que (*nom de l'appelant*) interjette appel de plein droit à la Cour suprême du Canada en vertu de (*disposition(s) autorisant l'appel*) du jugement de (*nom de la juridiction inférieure et numéro du dossier de celle-ci*), prononcé le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

(*Dans le cas d'un appel interjeté en vertu des alinéas 691(1)a) ou (2)a) ou b), 692(3)a) ou 693(1)a) du Code criminel, indiquer ce qui suit :*)

SACHEZ DE PLUS que l'appel soulève les questions de droit suivantes :

ET/OU

SACHEZ DE PLUS que la dissidence de la juridiction inférieure porte, en tout ou en partie, sur les questions de droit suivantes (*selon les motifs énoncés dans le jugement en vertu de l'article 677 du Code criminel*) :

Fait à (*localité et province ou territoire*), le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

SIGNATURE (*procureur ou partie ou correspondant*)

---

 Appelant

(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courriel du procureur (ou de la partie non représentée)*)

---

 Correspondant

(*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courriel du correspondant*)

ORIGINAL : REGISTRAIRE

COPIES : (*Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courriel des parties ainsi que des autres parties et des intervenants devant la juridiction inférieure*)

(*Dans le cas d'un appel de plein droit, annexer une copie du jugement et des motifs du jugement de la juridiction inférieure et une copie de l'attestation conforme au formulaire 23A et, le cas échéant, une copie de l'attestation conforme aux formulaires 23B ou 23C.*)

**19 Form 95 of the Rules is replaced by the following:**

**19 Le formulaire 95 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**FORM 95**

Rule 95

## Notice Convening the Supreme Court of Canada

The Chief Justice or a Judge convenes the Supreme Court of Canada at \_\_\_\_\_ on the \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_ 20\_\_, for the purpose of hearing cases and disposing of any other business that may be brought before the Court.

By order of the Chief Justice, or by order of Justice \_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
Registrar

Dated this \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_ 20\_\_.

**FORMULAIRE 95**

Règle 95

## Avis de convocation de la Cour suprême du Canada

Le Juge en chef ou un juge convoque la Cour suprême du Canada à siéger à \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_ 20\_\_, pour l'audition des causes et l'expédition des autres affaires qui peuvent être portées devant elle.

Par ordre du Juge en chef ou du juge \_\_\_\_\_

Le registraire,

\_\_\_\_\_  
Fait le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

**FORM 95.1**

Subrule 95.1(2)

## Notice of Remote Participation by a Judge of the Supreme Court of Canada

### (Style of Cause)

TAKE NOTICE that a judge of the Supreme Court of Canada will participate remotely in the above-noted hearing on the \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_ 20\_\_.

\_\_\_\_\_  
Registrar

Dated this \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_ 20\_\_.

COPIES TO: (*Name, address and telephone number, and fax number and email address (if any), of every party*)

**FORMULAIRE 95.1**

Paragraphe 95.1(2)

# Avis de participation à distance d'un juge de la Cour suprême du Canada

## (Intitulé)

SACHEZ qu'un des juges de la Cour suprême du Canada participera à distance à la présente audition le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

Le registraire,

\_\_\_\_\_

Fait le \_\_\_\_\_ 20\_\_.

COPIES : (Nom, adresse et numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courriel des parties)

**20 Item 3 of Schedule A to the Rules is replaced by the following:**

**3** For printed copies of documents, per document .... \$10

**21 Item 6 of Schedule A to the Rules is repealed.**

**22 Item 3 of Part 2 of Schedule B to the Rules is replaced by the following:**

**3** Subject to item 4, reasonable amounts incurred to attend proceedings before the Court for up to two counsel, including travel expenses, lodging expenses for a maximum of two nights for one hearing day plus an additional night of lodging for each additional hearing day, meals and any incidental expenses (for example, parking, taxi and telephone calls). Such expenses shall be supported by detailed and itemized receipts.

**23 Item 5 of Part 2 of Schedule B to the Rules is replaced by the following:**

**5** All other itemized and detailed disbursements reasonably incurred, with the exception of disbursements incurred for electronic legal research. Detailed and itemized receipts are required for amounts claimed over \$50.

## Coming into Force

**24 These Rules come into force on January 15, 2019.**

**20 L'article 3 de l'annexe A des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**3** Copie d'un document papier, le document ..... 10 \$

**21 L'article 6 de l'annexe A des mêmes règles est abrogé.**

**22 L'article 3 de la partie 2 de l'annexe B des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**3** Sous réserve de l'article 4, sommes raisonnables engagées pour la comparution dans le cadre d'une instance devant la Cour d'au plus deux procureurs, y compris leurs frais de déplacement, d'hébergement (maximum de deux nuitées pour une journée d'audience et une nuitée additionnelle pour chaque journée d'audience additionnelle), de repas et leurs frais accessoires (par exemple, stationnements, taxis et appels téléphoniques). Ces sommes sont accompagnées de pièces justificatives détaillées.

**23 L'article 5 de la partie 2 de l'annexe B des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**5** Tous les autres débours détaillés raisonnables, à l'exception des débours engagés pour la recherche juridique sur support informatique; les reçus détaillés sont exigés pour les débours de plus de 50 \$.

## Entrée en vigueur

**24 Les présentes règles entrent en vigueur le 15 janvier 2019.**

**Registration**  
SOR/2019-2 December 19, 2018

**SPECIES AT RISK ACT**

Whereas the Western Silvery Minnow (*Hybognathus argyritis*) is a wildlife species that is listed as a threatened species in Part 3 of Schedule 1 to the *Species at Risk Act*<sup>a</sup>;

Whereas the recovery strategy that identified the critical habitat of that species has been included in the Species at Risk Public Registry;

And whereas no portion of the critical habitat of that species that is specified in the annexed Order is in a place referred to in subsection 58(2)<sup>b</sup> of that Act;

Therefore, the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to subsections 58(4) and (5) of the *Species at Risk Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Critical Habitat of the Western Silvery Minnow (Hybognathus argyritis) Order*.

Ottawa, December 14, 2018

Jonathan Wilkinson  
Minister of Fisheries and Oceans

**Critical Habitat of the Western Silvery Minnow (*Hybognathus argyritis*) Order**

**Application**

**1** Subsection 58(1) of the *Species at Risk Act* applies to the critical habitat of the Western Silvery Minnow (*Hybognathus argyritis*), which is identified in the recovery strategy for that species that is included in the Species at Risk Public Registry.

**Coming into force**

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

**Enregistrement**  
DORS/2019-2 Le 19 décembre 2018

**LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL**

Attendu que le méné d'argent de l'Ouest (*Hybognathus argyritis*) est une espèce sauvage inscrite comme espèce menacée à la partie 3 de l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*<sup>a</sup>;

Attendu que le programme de rétablissement désignant l'habitat essentiel de cette espèce a été mis dans le Registre public des espèces en péril;

Attendu qu'aucune partie de l'habitat essentiel de cette espèce faisant l'objet de l'arrêté ci-après ne se trouve dans un lieu visé au paragraphe 58(2)<sup>b</sup> de cette loi,

À ces causes, en vertu des paragraphes 58(4) et (5) de la *Loi sur les espèces en péril*<sup>a</sup>, le ministre des Pêches et des Océans prend l'*Arrêté visant l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest (Hybognathus argyritis)*, ci-après.

Ottawa, le 14 décembre 2018

Le ministre des Pêches et des Océans  
Jonathan Wilkinson

**Arrêté visant l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest (*Hybognathus argyritis*)**

**Application**

**1** Le paragraphe 58(1) de la *Loi sur les espèces en péril* s'applique à l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest (*Hybognathus argyritis*) désigné dans le programme de rétablissement de cette espèce mis dans le Registre public des espèces en péril.

**Entrée en vigueur**

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

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 29

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 10, s. 60

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 29

<sup>b</sup> L.C. 2015, ch. 10, art. 60

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

### Issues

The Western Silvery Minnow (*Hybognathus argyritis*) is a small cyprinid species native to northwestern North America. In Canada, the Western Silvery Minnow has only been confirmed in the Milk River in southern Alberta. In November 2001, the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) assessed the status of the Western Silvery Minnow and classified the species as a threatened species. In June 2003, the Western Silvery Minnow was listed as threatened<sup>1</sup> in Part 3 of Schedule 1 to the *Species at Risk Act*<sup>2</sup> (SARA). Following an updated status report and reassessment by COSEWIC in April 2008, the COSEWIC status of the Western Silvery Minnow changed from threatened to endangered. However, in November 2017, COSEWIC reassessed the Western Silvery Minnow and changed the status back to threatened based on new knowledge of its habitat requirements, trends, biology and threats. The species meets the criteria for endangered, but was assessed as threatened because there is no evidence of decline in abundance and there is uncertainty in the severity of threats.

When a wildlife species is listed as an extirpated species, an endangered species or a threatened species in Schedule 1 of SARA, the following prohibitions in sections 32 and 33 of SARA automatically apply:

- prohibition against killing, harming, harassing, capturing or taking an individual of such species;
- prohibition against possessing, collecting, buying, selling, or trading an individual of such species, or any part or derivative of such an individual; and
- prohibition against damaging or destroying the residence of one or more individuals of such species (this prohibition applies to the residence of individuals of a species listed as an extirpated species if a recovery strategy has recommended the reintroduction of the species into the wild in Canada).

In addition, a recovery strategy, followed by one or more action plans, must be prepared by the competent minister(s) and included in the Species at Risk Public Registry (Public Registry). The recovery strategy or action

<sup>1</sup> A threatened species is defined under the *Species at Risk Act* as “a wildlife species that is likely to become an endangered species if nothing is done to reverse the factors leading to its extirpation or extinction.”

<sup>2</sup> S.C. 2002, c. 29

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

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

### Enjeux

Le méné d'argent de l'Ouest (*Hybognathus argyritis*) est une espèce de cyprinidé indigène du nord-ouest de l'Amérique du Nord. Au Canada, on ne trouve le méné d'argent de l'Ouest que dans la rivière Milk, dans le sud de l'Alberta. En novembre 2001, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) a évalué la situation du méné d'argent de l'Ouest et a établi que l'espèce est menacée. En juin 2003, le méné d'argent de l'Ouest a été inscrit comme espèce menacée<sup>1</sup> à la partie 3 de l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*<sup>2</sup> (LEP). À la suite d'une mise à jour du rapport de situation et d'une réévaluation par le COSEPAC en avril 2008, la situation selon le COSEPAC du méné d'argent de l'Ouest est passée d'espèce menacée à espèce en voie de disparition. Toutefois, en novembre 2017, le COSEPAC a réévalué le méné d'argent de l'Ouest et lui a de nouveau attribué le statut d'espèce menacée d'après les nouvelles connaissances acquises au sujet de ses besoins en matière d'habitat, ses tendances, sa biologie et ses menaces. L'espèce répond aux critères des espèces en voie de disparition, mais a été évaluée comme étant menacée en raison du manque de preuves du déclin de leur abondance et de l'incertitude quant à la gravité des menaces.

Lorsqu'une espèce sauvage est inscrite comme disparue du pays, en voie de disparition ou menacée à l'annexe 1 de la LEP, l'application des interdictions stipulées aux articles 32 et 33 de la LEP est automatique :

- Il est interdit de tuer, de nuire, de harceler, de capturer ou de prendre un individu d'une telle espèce;
- Il est interdit de posséder, de collectionner, d'acheter, de vendre ou d'échanger un individu d'une telle espèce — y compris aucune partie d'un individu ou produit qui en provient;
- Il est interdit d'endommager ou détruire la résidence d'un ou de plusieurs individus d'une telle espèce (cette interdiction s'applique notamment à la résidence d'espèces inscrites comme disparues du pays si, selon une stratégie de rétablissement, la réinsertion à l'état sauvage au Canada est recommandée).

De plus, lorsqu'une espèce est inscrite comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée en vertu de la LEP, un programme de rétablissement, suivi d'un ou de plusieurs plans d'action, doit être élaboré par le(s)

<sup>1</sup> Selon la *Loi sur les espèces en péril*, une espèce menacée est « une espèce sauvage susceptible de devenir une espèce en voie de disparition si rien n'est fait pour contrer les facteurs menaçant de la faire disparaître ».

<sup>2</sup> L.C. 2002, ch. 29

plan must include an identification of the species' critical habitat, to the extent possible, based on the best available information. The first Recovery Strategy for the Western Silvery Minnow was posted in the Public Registry in February 2008. The Recovery Strategy was subsequently amended and posted in the Public Registry in June 2017. The critical habitat of the Western Silvery Minnow was identified in the [Amended Recovery Strategy for the Western Silvery Minnow \(\*Hybognathus argyritis\*\) in Canada \(2017\)](#) [the Amended Recovery Strategy].

As the competent minister under SARA with respect to aquatic species other than individuals in or on federal lands administered by the Parks Canada Agency, the Minister of Fisheries and Oceans (MFO) is required to ensure that the critical habitat of the Western Silvery Minnow is protected by provisions in, or measures under, SARA or any other Act of Parliament, or by the application of subsection 58(1) of SARA. This is accomplished through the making of the *Critical Habitat of the Western Silvery Minnow (Hybognathus argyritis) Order* (the Order), under subsections 58(4) and (5) of SARA, which triggers the prohibition against the destruction of any part of the species' critical habitat in subsection 58(1) of SARA. The Order affords the MFO the tool needed to ensure that the critical habitat of the Western Silvery Minnow is legally protected and enhances the protection already afforded to the Western Silvery Minnow habitat under existing legislation to support efforts towards the recovery of the species.

## Background

The Government of Canada is committed to conserving biodiversity and the sustainable management of fish and their habitats, both nationally and internationally. Canada, with support from provincial and territorial governments, signed and ratified the United Nations Convention on Biological Diversity in 1992. Stemming from this commitment, the Canadian Biodiversity Strategy was jointly developed by the federal, provincial, and territorial governments in 1996. Building on the Canadian Biodiversity Strategy, SARA received royal assent in 2002 and was enacted to prevent wildlife species from being extirpated or becoming extinct; to provide for the recovery of wildlife species that are extirpated, endangered or threatened as a result of human activity; and, to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened.

Conserving Canada's natural aquatic ecosystems, and protection and recovery of its wild species, is essential to Canada's environmental, social and economic well-being. SARA also recognizes that "wildlife, in all its forms, has value in and of itself and is valued by Canadians for

ministre(s) compétent(s) et mis dans le Registre public des espèces en péril (Registre public). La première version du programme de rétablissement du méné d'argent de l'Ouest a été publiée dans le Registre public des espèces en péril en février 2008. Le programme de rétablissement a été par la suite révisé et publié à nouveau dans le Registre public en juin 2017. L'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest a été désigné dans le [Programme de rétablissement modifié du méné d'argent de l'Ouest \(\*Hybognathus argyritis\*\) au Canada \(2017\)](#) [le programme de rétablissement modifié].

À titre de ministre compétent en vertu de la LEP, pour les espèces aquatiques dont les individus sont ailleurs que dans les parties du territoire domanial dont la gestion relève de l'Agence Parcs Canada, le ministre des Pêches et des Océans (MPO) est tenu de veiller à ce que l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest soit protégé soit par des dispositions de la LEP ou de toute autre loi fédérale, ou une mesure prise sous leur régime, soit par l'application du paragraphe 58(1) de la LEP. Cette protection est assurée au moyen de l'*Arrêté visant l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest (Hybognathus argyritis)* [l'Arrêté] pris au titre des paragraphes 58(4) et (5) de la LEP, qui déclenche l'interdiction de détruire un élément de l'habitat essentiel de l'espèce, prévue au paragraphe 58(1) de la LEP. L'Arrêté offre au MPO un outil pour s'assurer que l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest est légalement protégé et améliore la protection de l'habitat déjà offerte au méné d'argent de l'Ouest grâce à la législation déjà existante afin d'appuyer les efforts favorisant le rétablissement de l'espèce.

## Contexte

Le gouvernement du Canada s'engage à préserver la biodiversité et à assurer la gestion durable des poissons et de leurs habitats à l'échelle nationale et internationale. Le Canada, avec le soutien des gouvernements provinciaux et territoriaux, a signé et ratifié la Convention sur la diversité biologique des Nations Unies en 1992. La Stratégie canadienne de la biodiversité, qui découle de cet engagement, a été élaborée conjointement par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux en 1996. Dans la foulée de la Stratégie canadienne de la biodiversité, la LEP a reçu la sanction royale en 2002 et vise à prévenir la disparition — de la planète ou du Canada seulement — des espèces sauvages, à permettre le rétablissement de celles qui, par suite de l'activité humaine, sont devenues des espèces disparues du pays, en voie de disparition ou menacées, et à favoriser la gestion des espèces préoccupantes pour éviter qu'elles ne deviennent des espèces en voie de disparition ou menacées.

La conservation des écosystèmes aquatiques naturels du Canada ainsi que la protection et le rétablissement de ses espèces sauvages sont essentiels au bien-être environnemental, social et économique du pays. La LEP reconnaît également que « les espèces sauvages, sous toutes leurs

aesthetic, cultural, spiritual, recreational, educational, historical, economic, medical, ecological and scientific reasons.” A review of the literature confirms that Canadians value the conservation of species and measures taken to conserve their preferred habitat. In addition, protecting species and their habitats helps preserve biodiversity — the variety of plants, animals, and other life in Canada. Biodiversity, in turn, promotes the ability of Canada’s ecosystems to perform valuable ecosystem services such as filtering drinking water and capturing the sun’s energy, which is vital to all life.

The Western Silvery Minnow is a member of the Minnow family (Cyprinidae). Within the Milk River in southern Alberta, it is typically found in the plains streams, in habitat that has limited flow conditions. Its distribution and habitat requirements are of interest to science in relation to the zoogeographic history and distribution of species subsequent to the Wisconsin Glaciation. While this species is moderately abundant, its distribution is very restricted.

The [Report on the Progress of Recovery Strategy Implementation for Western Silvery Minnow \(\*Hybognathus argyritis\*\) in Canada for the Period 2008-2013](#) (2016) documents the progress of the 2008 Recovery Strategy implementation for the Western Silvery Minnow in Canada. It summarizes progress that Fisheries and Oceans Canada and the broader scientific community have made towards achieving the goals and objectives set out in the Amended Recovery Strategy. Progress, within the five-year period following the publication of the 2008 Recovery Strategy, included scientific research to assess the recovery potential of the Western Silvery Minnow, as part of a recovery potential assessment, and to identify seasonal habitat selection and movement potential of Western Silvery Minnow and habitat suitability in the Milk River. This information was used to inform the identification of critical habitat in the Amended Recovery Strategy. Additionally, Fisheries and Oceans Canada has contributed to the collection of additional information on habitat requirements, trends and biology that was used to inform the 2017 COSEWIC reassessment of the Western Silvery Minnow.

Works, undertakings or activities (projects) likely to destroy any part of the critical habitat of the Western Silvery Minnow are already subject to other federal regulatory mechanisms. Subsection 35(1) of the *Fisheries Act* prohibits serious harm to fish, which is defined in that Act as “the death of fish or any permanent alteration to, or destruction of, fish habitat.” Given that serious harm to fish encompasses destruction of fish habitat, the prohibition in subsection 35(1) of the *Fisheries Act* contributes to

formes, ont leur valeur intrinsèque et sont appréciées des Canadiens pour des raisons esthétiques, culturelles, spirituelles, récréatives, éducatives, historiques, économiques, médicales, écologiques et scientifiques ». Un examen de la littérature confirme que les Canadiens accordent de la valeur à la conservation des espèces et aux mesures prises pour conserver leur habitat privilégié. De plus, la protection des espèces et de leurs habitats aide à préserver la biodiversité — la diversité des plantes, animaux et autres formes de vie au Canada. La biodiversité, à son tour, favorise la capacité des écosystèmes du Canada à remplir d’importantes fonctions écologiques comme le filtrage de l’eau potable et le captage de l’énergie solaire, ce qui est essentiel à la vie.

Le méné d’argent de l’Ouest est un membre de la famille des ménés (Cyprinidae). Dans la rivière Milk, dans le sud de l’Alberta, on le trouve habituellement dans les cours d’eau des plaines, dans des habitats présentant des conditions d’écoulement limitées. Son aire de répartition et ses besoins en habitat sont d’intérêt pour la science en lien avec l’histoire zoogéographique et la répartition de l’espèce après la glaciation du Wisconsin. Cette espèce est modérément abondante, mais sa répartition est extrêmement limitée.

Le [Rapport sur les progrès de la mise en œuvre du programme de rétablissement du méné d’argent de l’Ouest \(\*Hybognathus argyritis\*\) au Canada pour la période 2008-2013](#) (2016) documente les progrès de la mise en œuvre du programme de rétablissement de 2008 du méné d’argent de l’Ouest au Canada. Il résume les progrès accomplis par Pêches et Océans Canada et par la communauté scientifique en général vis-à-vis des buts et des objectifs fixés dans le programme de rétablissement. Les progrès réalisés dans les cinq ans après la publication du Programme de rétablissement de 2008 comprennent de la recherche scientifique pour évaluer le potentiel de rétablissement du méné d’argent de l’Ouest, dans le cadre d’une évaluation du potentiel de rétablissement, et pour définir les choix d’habitat saisonnier et les possibilités de déplacement du méné d’argent de l’Ouest et l’habitat propice dans la rivière Milk. Ces renseignements ont servi à orienter la désignation de l’habitat essentiel dans le programme de rétablissement modifié. De plus, Pêches et Océans Canada a contribué à la collecte d’informations supplémentaires sur les besoins en matière d’habitat, les tendances et la biologie qui ont été utilisées aux fins de la réévaluation en 2017 par le COSEPAC du méné d’argent de l’Ouest.

Les ouvrages, entreprises ou activités (projets) susceptibles de détruire l’habitat essentiel du méné d’argent de l’Ouest font déjà l’objet d’autres mécanismes de réglementation fédéraux. Le paragraphe 35(1) de la *Loi sur les pêches* interdit les dommages sérieux aux poissons, c’est-à-dire « la mort de tout poisson ou la modification permanente ou la destruction de son habitat ». Étant donné que les « dommages sérieux » comprennent la destruction de l’habitat du poisson, l’interdiction prévue au



the protection of the critical habitat of the Western Silvery Minnow.

### Objectives

The recovery goal, as set out in the Amended Recovery Strategy, is to protect and maintain a self-sustaining population of Western Silvery Minnow within its current range within the Milk River in Canada. Efforts to achieve the recovery goal are ongoing and supported by the measures described in the [Action Plan for the Milk River and St. Mary River Drainage Basins in Canada](#) (2018) [the Action Plan]. Current threats to the Western Silvery Minnow, as identified in the Amended Recovery Strategy, include habitat loss or degradation such as changes in flow regime, dam construction and operation, and the cumulative impact of pollution, such as from point and non-point sources. Habitat loss, either through degradation or fragmentation, is a significant threat to the survival and recovery of the Western Silvery Minnow in Canada. Flow augmentation increases the water velocity but can decrease the amount of suitable habitat for Western Silvery Minnow in the Milk River. Degradation of riverbank habitat and water quality associated with livestock use of the flood plain may also impact Western Silvery Minnow habitat. Natural drought conditions alone may seriously stress minnow populations, and anthropogenic stresses could compound the severity of the effects of drought significantly.

Even though measurable progress has been made in achieving the goals, objectives and performance measures presented in the Amended Recovery Strategy, addressing knowledge gaps regarding basic life history, biology, population structure and abundance, habitat requirements and threats is important to ensure that the recovery goals of maintaining the population are achieved. Critical habitat protection is an important component aimed at ensuring the survival or recovery of the Western Silvery Minnow, because of its limited range in Canada.

Pursuant to subsection 58(4) and (5) of SARA, the Order triggers the prohibition in subsection 58(1) of SARA against the destruction of any part of the critical habitat of the Western Silvery Minnow, and results in the critical habitat of the Western Silvery Minnow being legally protected.

paragraphe 35(1) de la *Loi sur les pêches* contribue à la protection de l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest.

### Objectifs

L'objectif général du rétablissement, tel qu'il est énoncé dans le programme de rétablissement modifié, est de protéger et maintenir une population autonome de ménés d'argent de l'Ouest dans son aire de répartition actuelle dans la rivière Milk au Canada. Les efforts visant à atteindre l'objectif de rétablissement sont continus et comprennent un certain nombre de mesures exposées dans le [Plan d'action pour les bassins versants des rivières Milk et St. Mary au Canada](#) (2018) [le plan d'action]. Parmi les menaces désignées dans le programme de rétablissement modifié, auxquelles est confronté le méné d'argent de l'Ouest, figurent la perte ou la dégradation de l'habitat, ce qui comprend les changements dans le régime d'écoulement, la construction et l'exploitation de barrages, et les effets cumulatifs de la pollution de sources ponctuelles et diffuses. La perte d'habitat, que ce soit par la dégradation ou la fragmentation, constitue une menace importante pour la survie et le rétablissement du méné d'argent de l'Ouest au Canada. L'augmentation du débit implique une accélération de l'eau, mais peut entraîner une diminution de la quantité d'habitats convenables pour le méné d'argent de l'Ouest dans la rivière Milk. La dégradation de l'habitat riverain et de la qualité de l'eau associée à l'utilisation de la plaine inondable par le bétail peut aussi avoir une incidence sur l'habitat du méné d'argent de l'Ouest. Les conditions de sécheresse naturelle seule peuvent causer un stress important aux populations de ménés, et les stress d'origine anthropique pourraient aggraver de façon importante les effets de la sécheresse.

Même si des progrès mesurables ont été réalisés vers l'atteinte des buts, des objectifs et des indicateurs du rendement présentés dans le programme de rétablissement modifié, il est important de combler les lacunes dans les connaissances de base relatives au cycle de vie, à la biologie, à la structure et à l'abondance des populations, aux besoins en matière d'habitat et aux menaces afin de s'assurer que l'objectif de maintien de la population est atteint. La protection de l'habitat essentiel est un élément important visant à assurer la survie ou le rétablissement du méné d'argent de l'Ouest, en raison de son aire de répartition limitée au Canada.

Aux termes des paragraphes 58(4) et (5) de la LEP, l'Arrêté déclenche l'interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest, et fait en sorte que l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest soit protégé légalement.

## Description

The preferred habitat of the Western Silvery Minnow is in prairie streams, in areas with quiet water and sandy, muddy or debris-covered bottom, such as in the backwaters and pools of larger streams. Critical habitat for this species has been identified in the Amended Recovery Strategy in the Milk River of southern Alberta. The Order triggers the prohibition against the destruction of any part of the critical habitat in subsection 58(1) of SARA, including the biophysical features and attributes identified in the Amended Recovery Strategy, and results in the critical habitat of the Western Silvery Minnow identified in the Amended Recovery Strategy being legally protected.

The Order provides an additional tool that enables the MFO to ensure that the habitat of the Western Silvery Minnow is protected against destruction, and to prosecute persons who commit an offence under subsection 97(1) of SARA. To support compliance with the subsection 58(1) prohibition, SARA provides for penalties for contraventions, including fines or imprisonment, as well as alternative measures agreements, and seizure and forfeiture of things seized or of the proceeds of their disposition. This Order serves to

- communicate to Canadians the prohibition against the destruction of any part of the critical habitat of the Western Silvery Minnow, and where it applies, so that they can plan their activities within a regulatory regime that is clearly articulated;
- complement existing federal acts and regulations; and
- ensure that all human activities which may result in the destruction of critical habitat are managed to the extent required under SARA.

## “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule requires regulatory changes that increase administrative burden costs to be offset with equal reductions in administrative burden. In addition, ministers are required to remove at least one regulation when they introduce a new one that imposes administrative burden costs on business.

The “One-for-One” Rule does not apply to this Order, as there are no anticipated additional administrative costs on businesses. The Order will be implemented under existing processes.

## Description

L’habitat préféré du méné d’argent de l’Ouest est celui des cours d’eau des prairies, dans les zones où l’eau est calme et où le fond est sableux, boueux ou couvert de débris, notamment dans les eaux dormantes et les bassins des grands cours d’eau. L’habitat essentiel de cette espèce a été désigné dans le programme de rétablissement modifié dans la rivière Milk dans le sud de l’Alberta. L’Arrêté déclenche l’application de l’interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP, de détruire un élément de l’habitat essentiel de l’espèce, y compris les caractéristiques et paramètres biophysiques désignés dans le programme de rétablissement modifié; par conséquent, l’habitat essentiel du méné d’argent de l’Ouest désigné dans le programme de rétablissement modifié est protégé légalement.

L’Arrêté offre un outil supplémentaire qui permet au MPO de veiller à ce que l’habitat du méné d’argent de l’Ouest soit protégé contre la destruction et de poursuivre les personnes qui commettent une infraction visée au paragraphe 97(1) de la LEP. En vue d’assurer la conformité avec l’interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP, la LEP prévoit des pénalités pour toute infraction, y compris des amendes ou l’emprisonnement, ainsi que des accords sur les mesures de rechange, la saisie et la confiscation des objets saisis ou du produit de leur aliénation. L’Arrêté sert à :

- communiquer aux Canadiens l’interdiction de détruire tout élément de l’habitat essentiel du méné d’argent de l’Ouest et l’endroit où elle s’applique, de sorte qu’ils puissent planifier leurs activités en fonction d’un régime de réglementation clairement défini;
- compléter les lois et les règlements fédéraux existants;
- veiller à ce que toutes les activités humaines qui pourraient entraîner la destruction de l’habitat essentiel soient gérées conformément aux exigences de la LEP.

## Règle du « un pour un »

Aux termes de la règle du « un pour un », les modifications réglementaires qui feront augmenter les coûts du fardeau administratif doivent être compensées par des réductions équivalentes du fardeau administratif. De plus, les ministres doivent supprimer au moins un règlement chaque fois qu’ils en adoptent un nouveau qui représente des coûts au chapitre du fardeau administratif pour les entreprises.

La règle du « un pour un » ne s’applique pas au présent arrêté, puisqu’il n’entraîne pas de frais administratifs supplémentaires pour les entreprises. L’Arrêté sera mis en œuvre dans le cadre des processus actuels.

## Small business lens

The objective of the small business lens is to reduce regulatory costs on small businesses without compromising the health, safety, security and environment of Canadians.

The small business lens does not apply to this Order, as there are no administrative burden costs on small business.

## Consultation

To the extent possible, the Recovery Strategy was prepared in cooperation with the Province of Alberta as per subsection 39(1) of SARA. Fisheries and Oceans Canada, in cooperation with the Province of Alberta, assembled a group of experts from various levels of government, academia, consultants, and non-governmental organizations to form the Milk River Fish Species at Risk Recovery Team in March 2004. This team was responsible for drafting both the Recovery Strategy (2008) and the Amended Recovery Strategy (2017) for the Western Silvery Minnow.

The proposed Amended Recovery Strategy was posted in the Public Registry for a 60-day public comment period from September 9, 2016, to November 8, 2016. The proposed Amended Recovery Strategy indicated that it is anticipated that the critical habitat would be legally protected through a SARA Critical Habitat Order made under subsections 58(4) and (5), which will invoke the prohibition in subsection 58(1) against the destruction of the identified critical habitat.

Notifications of this public comment period were sent by email or direct mail out to the Government of Alberta (Alberta Environment and Parks), the Milk River Fish Species at Risk Recovery Team, five Indigenous groups, six municipal governments, representatives from academia, and nine environmental non-governmental organizations. No comments were received during the public comment period. The final Amended Recovery Strategy was posted in the Public Registry on June 1, 2017.

There is no Western Silvery Minnow critical habitat on reserves or any other lands that are set aside for the use and benefit of a band under the *Indian Act*. The critical habitat identified is not located on land managed by any wildlife management boards.

In 2018, Fisheries and Oceans Canada published the [Action Plan for the Milk River and St. Mary Drainage Basins in Canada](#), which includes two species at risk, the

## Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises a pour objectif de réduire les coûts de la réglementation des petites entreprises sans compromettre la santé, la sécurité, la sûreté et l'environnement des Canadiens.

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au présent arrêté puisqu'il n'entraîne aucun coût lié à leur fardeau administratif.

## Consultation

Dans la mesure du possible, le programme de rétablissement a été préparé en collaboration avec la Province de l'Alberta, aux termes du paragraphe 39(1) de la LEP. Pêches et Océans Canada, en coopération avec la province de l'Alberta, a réuni un groupe d'experts venant de divers ordres de gouvernement, du milieu universitaire, des consultants et d'organisations non gouvernementales pour constituer l'équipe de rétablissement des espèces de poissons en péril de la rivière Milk en mars 2004. Cette équipe était responsable de la rédaction du programme de rétablissement (2008) et du programme de rétablissement modifié (2017) pour le méné d'argent de l'Ouest.

Le programme de rétablissement modifié proposé a été publié dans le Registre public pour une période de consultation publique de 60 jours du 9 septembre 2016 au 8 novembre 2016. La version proposée du programme de rétablissement modifié indique qu'il est prévu que l'habitat essentiel sera légalement protégé par un arrêté pris en vertu des paragraphes 58(4) et (5) de la LEP, qui déclenchera l'interdiction prévue au paragraphe 58(1) concernant la destruction de l'habitat essentiel désigné.

Des avis concernant la période de consultation publique ont été envoyés par courriel ou postés directement au gouvernement de l'Alberta (Alberta Environment and Parks), à l'équipe de rétablissement des espèces de poissons en péril de la rivière Milk, à cinq groupes autochtones, à six administrations municipales, à des représentants du milieu universitaire, et à neuf organisations non gouvernementales de l'environnement. Aucun commentaire n'a été reçu au cours de la période de consultation publique. La version définitive du programme de rétablissement modifié a été publiée dans le Registre public des espèces en péril le 1<sup>er</sup> juin 2017.

Il n'y a pas d'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest sur les réserves ou autres terres qui ont été mises de côté à l'usage et au profit d'une bande en application de la *Loi sur les Indiens*. L'habitat essentiel n'est pas situé sur des terres régies par un conseil de gestion des ressources fauniques.

En 2018, Pêches et Océans Canada a publié la proposition [Plan d'action pour les bassins versants des rivières Milk et St. Mary au Canada](#), qui comprend deux espèces en péril,

Western Silvery Minnow and the Rocky Mountain Sculpin. The Action Plan noted that critical habitat for these two species was identified to the extent possible in their respective Recovery Strategies and advised readers of its anticipated legal protection through a Critical Habitat Order made under subsections 58(4) and (5). The proposed Action Plan was posted in the Public Registry for a 60-day public comment period from April 12, 2017, to June 11, 2017. Notifications of the public comment period were sent by email or direct mail out to the Government of Alberta, the Milk River Fish Species at Risk Recovery Team, governments, academia, environmental non-governmental organizations, and Indigenous groups. Two comments were received during the 60-day public comment period and a third comment was received four months after the public comment period; no comments on critical habitat were received.

Overall, no significant concerns were raised during the consultation period with respect to critical habitat, and opposition to the Order is not anticipated.

### **Rationale**

The population and distribution objectives of the Recovery Strategy are to (1) quantify and maintain current population levels; (2) refine knowledge on the essential functions, features and attributes of critical habitat for various life stages of the Western Silvery Minnow; and (3) identify potential threats from human activities and ecological processes and develop plans to avoid, eliminate or mitigate threats. Efforts to achieve the population and distribution objectives for Western Silvery Minnow are ongoing and are supported through measures outlined in the Action Plan. The identification and protection of critical habitat required to support this recovery goal is required under SARA. Furthermore, threats to critical habitat, such as habitat degradation and pollution, must still be reduced and further research and monitoring must be conducted to ensure that population and distribution objectives are achieved. The population and distribution objectives proposed in the Amended Recovery Strategy may be updated as new information on the Western Silvery Minnow and its habitat becomes available.

Under SARA, the critical habitat of aquatic species must be legally protected within 180 days after the posting of the final recovery strategy in the Public Registry. That is, critical habitat that is not in a place referred to in

le méné d'argent de l'Ouest et le chabot des montagnes Rocheuses. Le plan d'action indiquait que l'habitat essentiel de ces deux espèces avait été désigné dans la mesure du possible dans leur programme de rétablissement respectif et informait le lecteur de sa protection légale prévue au moyen d'un arrêté visant l'habitat essentiel pris en vertu des paragraphes 58(4) et 58(5) de la LEP. Le plan d'action proposé a été publié dans le Registre public pendant une période de consultation publique de 60 jours du 12 avril 2017 au 11 juin 2017. Des avis de la période de consultation publique ont été envoyés par courriel ou postés directement au gouvernement de l'Alberta, à l'équipe de rétablissement des espèces de poissons en péril de la rivière Milk, aux gouvernements, au milieu universitaire, aux organisations non gouvernementales de l'environnement, et aux groupes autochtones. Deux commentaires ont été reçus pendant la période de consultation publique de 60 jours, ainsi qu'un troisième commentaire quatre mois après la période de consultation publique. Aucun commentaire sur l'habitat essentiel n'a été reçu.

Dans l'ensemble, personne n'a manifesté d'inquiétude par rapport à l'habitat essentiel durant la période de consultation et on ne prévoit pas d'opposition à l'Arrêté.

### **Justification**

Les objectifs en matière de population et de répartition du programme de rétablissement sont les suivants : (1) mesurer et maintenir les effectifs actuels de la population; (2) approfondir les connaissances sur les principaux paramètres, fonctions, et caractéristiques de l'habitat essentiel pour tous les stades biologiques du méné d'argent de l'Ouest; (3) définir les menaces potentielles associées à des activités anthropiques et aux processus écologiques, puis élaborer des plans pour éviter, éliminer ou atténuer ces menaces. Les efforts visant à atteindre les objectifs en matière de population et de répartition pour le méné d'argent de l'Ouest sont continus et sont appuyés par les mesures décrites dans le plan d'action. La LEP exige de désigner et de protéger l'habitat essentiel nécessaire pour appuyer cet objectif de rétablissement. En outre, les menaces qui pèsent sur l'habitat essentiel, comme la dégradation de l'habitat et la pollution, doivent être atténuées davantage, et des recherches et des travaux de surveillance supplémentaires doivent être réalisés pour garantir l'atteinte des objectifs en matière de population et de répartition. Les objectifs en matière de population et de répartition proposés dans le programme de rétablissement modifié pourront être mis à jour à mesure que de nouveaux renseignements au sujet du méné d'argent de l'Ouest et de son habitat sont découverts.

En vertu de la LEP, l'habitat essentiel des espèces aquatiques doit être protégé légalement dans les 180 jours suivant la publication de la version définitive du programme de rétablissement dans le Registre public. Ainsi, un

subsection 58(2) of SARA<sup>3</sup> must be protected either by the application of the prohibition in subsection 58(1) of SARA against the destruction of any part of the species' critical habitat, or by provisions in, or measures under, SARA or any other Act of Parliament, including agreements under section 11 of SARA. It is important to note that in order for another federal law to be used to legally protect critical habitat, it must provide an equivalent level of legal protection of critical habitat as would be afforded through subsection 58(1) and other provisions of SARA, failing which, the MFO must make an order under subsections 58(4) and (5) of SARA. This Order is intended to satisfy the obligation to legally protect critical habitat by triggering the prohibition under SARA against the destruction of any part of the species' critical habitat.

Projects likely to destroy the critical habitat of the Western Silvery Minnow are already subject to other federal regulatory mechanisms, including the *Fisheries Act*. No additional requirements are therefore imposed upon stakeholders as a result of the coming into force of this Order.

Based upon the best evidence currently available and the application of the existing regulatory mechanisms, no additional compliance cost or administrative burden on the part of Canadians and Canadian businesses is anticipated. Threats to Western Silvery Minnow critical habitat are managed and will continue to be managed through existing measures under federal legislation.

Considering the existing federal regulatory mechanisms in place, the incremental costs and benefits from the making of this Order are anticipated to be negligible. The Order is not anticipated to result in incremental costs to Canadian businesses and Canadians. However, the federal government may incur some negligible costs as it will undertake some additional activities associated with compliance promotion and enforcement, the costs for which would be absorbed through existing funding allocations.

The compliance promotion and enforcement activities to be undertaken by the Department, in combination with the continuing outreach activities undertaken as part of the identification process of critical habitat may also contribute towards behavioural changes on the part of

habitat essentiel qui ne se trouve pas dans un endroit visé par le paragraphe 58(2) de la LEP<sup>3</sup> doit être protégé, soit par l'application de l'interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel de l'espèce, soit par des dispositions de la LEP ou de toute autre loi fédérale ou une mesure prise sous leur régime, notamment les accords conclus au titre de l'article 11 de la LEP. Il est important de noter que, pour qu'une autre loi fédérale soit utilisée pour protéger légalement l'habitat essentiel, elle doit fournir un niveau de protection de l'habitat essentiel équivalent à celui qui serait offert en vertu du paragraphe 58(1) et des autres dispositions de la LEP, sans quoi le MPO doit prendre un arrêté en vertu des paragraphes 58(4) et (5) de la LEP. Le présent arrêté vise à respecter l'obligation de protéger légalement l'habitat essentiel en déclenchant l'interdiction prévue dans la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel de l'espèce.

Les projets susceptibles de détruire l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest font déjà l'objet d'autres mécanismes de réglementation fédéraux, notamment la *Loi sur les pêches*. Ainsi, aucune autre exigence n'est imposée aux parties intéressées par suite de l'entrée en vigueur de l'Arrêté.

D'après les meilleures données probantes disponibles, et l'application des mécanismes de réglementation existants, aucun autre fardeau administratif et aucun autre coût de conformité ne sont prévus pour les Canadiens et les entreprises canadiennes. Les menaces pesant sur l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest sont gérées et continueront de l'être à l'aide des mesures actuelles conformément à la législation fédérale.

Compte tenu des mécanismes de réglementation fédéraux déjà en place, les coûts et les avantages supplémentaires résultant de la prise de l'Arrêté devraient être négligeables. Il ne devrait y avoir aucun coût différentiel pour les entreprises canadiennes et les Canadiens. Cependant, il se peut que le gouvernement fédéral doive assumer certains coûts négligeables, car des activités additionnelles de promotion de la conformité et d'application de la loi seront entreprises, dont les coûts seront absorbés par les allocations de fonds existantes.

Les activités de promotion de la conformité et d'application de la loi que le ministère entreprendra, de concert avec les activités de sensibilisation déjà entreprises dans le cadre du processus de désignation de l'habitat essentiel, peuvent également contribuer à des changements de

<sup>3</sup> Places referred to in subsection 58(2) are a national park of Canada named and described in Schedule 1 to the *Canada National Parks Act*, the Rouge National Urban Park established by the *Rouge National Urban Park Act*, a marine protected area under the *Oceans Act*, a migratory bird sanctuary under the *Migratory Birds Convention Act, 1994* and a national wildlife area under the *Canada Wildlife Act*.

<sup>3</sup> Les endroits visés par le paragraphe 58(2) sont les suivants : un parc national du Canada dénommé et décrit à l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, le parc urbain national de la Rouge, créé par la *Loi sur le parc urbain national de la Rouge*, une zone de protection marine sous le régime de la *Loi sur les océans*, un refuge d'oiseaux migrateurs sous le régime de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* ou une réserve nationale de la faune sous le régime de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*.

Canadian businesses and Canadians (including Indigenous groups) that could result in incremental benefits to the species, its habitat or the ecosystem. However, these incremental benefits cannot be assessed qualitatively or quantitatively at this time due to the absence of information on the nature and scope of the behavioural changes as a result of these outreach activities.

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

Fisheries and Oceans Canada's current practice for the protection of the Western Silvery Minnow and its habitat is to advise all proponents of projects to apply for the issuance of a permit or agreement authorizing a person to affect a listed species or its critical habitat so long as certain conditions are first met. Under section 73 of SARA, the MFO may enter into an agreement with a person, or issue a permit to a person, authorizing the person to engage in an activity affecting a listed aquatic species, any part of its critical habitat, or the residences of its individuals. Under subsection 73(2) of SARA, the agreement may be entered into, or the permit issued, only if the MFO is of the opinion that

1. the activity is scientific research relating to the conservation of the species and conducted by qualified persons;
2. the activity benefits the species or is required to enhance its chance of survival in the wild; or
3. affecting the species is incidental to the carrying out of the activity.

Further, the preconditions set out in subsection 73(3) of SARA must also be satisfied. This means that prior to entering into an agreement or issuing a permit, the MFO must be of the opinion that

- (a) all reasonable alternatives to the activity that would reduce the impact on the species have been considered and the best solution has been adopted;
- (b) all feasible measures will be taken to minimize the impact of the activity on the species, its critical habitat or the residences of its individuals; and
- (c) the activity will not jeopardize the survival or recovery of the species.

If the above conditions cannot be met, proponents are advised to not undertake their project, or to modify their project so as to meet these conditions.

Fisheries and Oceans Canada is currently not aware of any planned or ongoing activities that will need to be

comportement de la part des entreprises canadiennes et des Canadiens (y compris les groupes autochtones), pouvant se traduire par des avantages supplémentaires pour l'espèce, son habitat ou l'écosystème. Toutefois, ces avantages supplémentaires ne peuvent pas être évalués à l'heure actuelle, ni qualitativement ni quantitativement, en raison de l'absence de renseignements sur la nature et la portée des changements de comportement faisant suite à ces activités de sensibilisation.

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

Pour protéger le méné d'argent de l'Ouest et son habitat, le MPO a actuellement comme pratique de conseiller à tous les promoteurs de projets de demander qu'un permis leur soit délivré ou de conclure un accord autorisant une personne à exercer une activité touchant une espèce sauvage inscrite ou son habitat essentiel sous réserve que certaines conditions soient respectées. En vertu de l'article 73 de la LEP, le MPO peut conclure un accord avec une personne ou lui délivrer un permis l'autorisant à exercer une activité touchant une espèce aquatique inscrite, tout élément de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus. En application du paragraphe 73(2) de la LEP, l'accord ne peut être conclu ou le permis délivré que si le MPO est d'avis que l'activité remplit les conditions suivantes :

1. l'activité consiste en des recherches scientifiques sur la conservation des espèces menées par des personnes compétentes;
2. l'activité profite à l'espèce ou est nécessaire à l'augmentation des chances de survie de l'espèce à l'état sauvage;
3. l'activité ne touche l'espèce que de façon incidente.

De plus, les conditions préalables énoncées au paragraphe 73(3) de la LEP doivent également être remplies. Cela signifie que, avant de conclure un accord ou de délivrer un permis, le MPO doit être d'avis que :

- a) toutes les solutions de rechange susceptibles de minimiser les conséquences négatives de l'activité pour l'espèce ont été envisagées et la meilleure solution retenue;
- b) toutes les mesures possibles seront prises afin de minimiser les conséquences négatives de l'activité pour l'espèce, son habitat essentiel ou la résidence de ses individus;
- c) l'activité ne mettra pas en péril la survie ou le rétablissement de l'espèce.

Si les conditions susmentionnées ne peuvent pas être respectées, les promoteurs ne doivent pas commencer leur projet ni le modifier de façon à satisfaire à ces conditions.

Pêches et Océans Canada n'a actuellement connaissance d'aucune activité prévue ou en cours dont les effets

mitigated beyond the requirements of existing legislative or regulatory regimes, and will work with Canadians on any future activities to mitigate impacts, to avoid destruction of Western Silvery Minnow critical habitat or jeopardy to the survival or recovery of the species.

Fisheries and Oceans Canada will continue to implement SARA provisions and existing federal legislation under its jurisdiction in order to advise stakeholders on an ongoing basis with regard to technical standards and specifications on activities that may contribute to the destruction of the Western Silvery Minnow habitat. These standards and specifications are aligned with those that will be required once the Order comes into force. If new scientific information supporting changes to Western Silvery Minnow critical habitat becomes available, the Amended Recovery Strategy will be updated as appropriate and this Order will apply to the revised critical habitat once included in a final Amended Recovery Strategy published in the Public Registry. The prohibition triggered by the Order provides a further deterrent in addition to the existing regulatory mechanisms and specifically safeguards the critical habitat of the Western Silvery Minnow through penalties and fines under SARA, resulting from both summary convictions and convictions on indictment.

Fisheries and Oceans Canada provides a single window for proponents to apply for an authorization under paragraph 35(2)(b) of the *Fisheries Act* that will have the same effect as a permit issued under subsection 73(1) of SARA, as provided for by section 74 of SARA. For example, in cases where it is not possible to avoid the destruction of critical habitat, the project would either be unable to proceed, or the proponent could apply to the MFO for a permit under section 73 of SARA, or an authorization under section 35 of the *Fisheries Act* that is compliant with section 74 of SARA. In either case, the SARA permit or *Fisheries Act* authorization would contain terms and conditions considered necessary for protecting the species, minimizing the impact of the authorized activity on the species or providing for its survival or recovery.

In considering applications for authorizations under the *Fisheries Act* that would, if approved, have the same effect as a permit under section 73 of SARA, the MFO is required to form the opinion that the activity is for a purpose set out in subsection 73(2) of SARA, as stated above. Furthermore, the preconditions set out in subsection 73(3) of SARA, as stated above, must also be satisfied.

Under the penalty provisions of SARA, when found guilty of an offence punishable on summary conviction, a

devront être atténués au-delà des exigences des lois ou des règlements existants, et collaborera avec les Canadiens pour atténuer les répercussions de toute activité future afin d'éviter la destruction de l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest ou la mise en péril de la survie ou du rétablissement de l'espèce.

Pêches et Océans Canada continuera de mettre en œuvre les dispositions de la LEP et la législation fédérale dans son domaine de compétence et d'informer en permanence les parties intéressées en ce qui concerne les normes et les spécifications techniques relatives aux activités qui pourraient contribuer à la destruction de l'habitat du méné d'argent de l'Ouest. Ces normes et spécifications sont harmonisées avec celles qui seront requises une fois que l'Arrêté entrera en vigueur. Si de nouvelles données scientifiques confirmant des changements touchant l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest deviennent disponibles, le programme de rétablissement sera modifié en conséquence et l'Arrêté s'appliquerait à l'habitat essentiel révisé, lorsque le programme de rétablissement modifié sera finalisé et publié dans le Registre public. L'interdiction déclenchée par l'Arrêté constitue un élément dissuasif qui s'ajoute aux mécanismes réglementaires existants et, plus précisément, permet de protéger l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest par l'imposition de pénalités et d'amendes en vertu de la LEP sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire ou par mise en accusation.

Pêches et Océans Canada offre un guichet unique aux promoteurs qui souhaitent demander, au titre de l'alinéa 35(2)b) de la *Loi sur les pêches*, une autorisation qui aura le même effet qu'un permis délivré en vertu du paragraphe 73(1) de la LEP, comme le prévoit l'article 74 de la LEP. Par exemple, dans les cas où il n'est pas possible d'éviter la destruction de l'habitat essentiel, soit le projet ne peut être réalisé, soit le promoteur demande au MPO un permis au titre de l'article 73 de la LEP ou une autorisation au titre de l'article 35 de la *Loi sur les pêches* qui est conforme à l'article 74 de la LEP. Dans un cas comme dans l'autre, le permis accordé en vertu de la LEP ou l'autorisation délivrée en vertu de la *Loi sur les pêches* contient toutes les conditions jugées nécessaires pour assurer la protection de l'espèce, minimiser les conséquences négatives de l'activité pour elle ou permettre son rétablissement.

Lorsqu'il étudie les demandes d'autorisation au titre de la *Loi sur les pêches* qui, si elles sont approuvées, ont le même effet qu'un permis délivré en vertu de l'article 73 de la LEP, le MPO doit être d'avis qu'il s'agit d'une activité visée au paragraphe 73(2) de la LEP, comme il est indiqué ci-dessus. De plus, les conditions préalables énoncées au paragraphe 73(3) de la LEP doivent également être remplies.

En vertu des dispositions de la LEP visant les peines, lorsqu'une personne morale autre qu'une personne

corporation other than a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$300,000, a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$50,000, and any other person is liable to a fine of not more than \$50,000 or to imprisonment for a term of not more than one year, or to both. When found guilty of an indictable offence, a corporation other than a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$1,000,000, a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$250,000, and any other person is liable to a fine of not more than \$250,000 or to imprisonment for a term of not more than five years, or to both. It should be noted that maximum fines for a contravention of the prohibitions in subsections 35(1) and 36(3) of the *Fisheries Act* are higher than maximum fines for a contravention of subsection 58(1) of SARA.

Any person planning on undertaking an activity within the critical habitat of the Western Silvery Minnow, should inform himself or herself as to whether that activity might contravene one or more of the prohibitions under SARA and, if so, should contact Fisheries and Oceans Canada.

### Contact

Julie Stewart  
Director  
Species at Risk Program  
Fisheries and Oceans Canada  
200 Kent Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0E6  
Fax: 613-990-4810  
Email: [SARA\\_LEP@dfo-mpo.gc.ca](mailto:SARA_LEP@dfo-mpo.gc.ca)

morale sans but lucratif commet une infraction, elle est passible sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire d'une amende maximale de 300 000 \$, alors qu'une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 50 000 \$, et une personne physique est passible d'une amende maximale de 50 000 \$ et d'un emprisonnement maximal d'un an, ou de l'une de ces peines. Lorsqu'une personne morale autre qu'une personne morale sans but lucratif commet une infraction, elle est passible sur déclaration de culpabilité par mise en accusation d'une amende maximale de 1 000 000 \$, alors qu'une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 250 000 \$, et une personne physique est passible d'une amende maximale de 250 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de cinq ans, ou de l'une de ces peines. Il convient de noter que les amendes maximales pour une contravention aux interdictions prévues aux paragraphes 35(1) et 36(3) de la *Loi sur les pêches* sont plus élevées que les amendes maximales pour une contravention au paragraphe 58(1) de la LEP.

Toute personne qui prévoit entreprendre une activité dans l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest devrait se renseigner pour savoir si cette activité pourrait contrevenir à une ou plusieurs des interdictions prévues dans la LEP et, si tel est le cas, elle devrait communiquer avec Pêches et Océans Canada.

### Personne-ressource

Julie Stewart  
Directrice  
Programme des espèces en péril  
Pêches et Océans Canada  
200, rue Kent  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0E6  
Télécopieur : 613-990-4810  
Courriel : [SARA\\_LEP@dfo-mpo.gc.ca](mailto:SARA_LEP@dfo-mpo.gc.ca)



**Registration**  
SOR/2019-3 December 19, 2018

**SPECIES AT RISK ACT**

Whereas the Coastrange Sculpin (*Cottus aleuticus*) Cultus population is a wildlife species that is listed as a threatened species in Part 3 of Schedule 1 to the *Species at Risk Act*<sup>a</sup>;

Whereas the action plan that identified the critical habitat of that species has been included in the Species at Risk Public Registry;

And whereas no portion of the critical habitat of that species that is specified in the annexed Order is in a place referred to in subsection 58(2)<sup>b</sup> of that Act;

Therefore, the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to subsections 58(4) and (5) of the *Species at Risk Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Critical Habitat of the Coastrange Sculpin (Cottus aleuticus) Cultus Population Order*.

Ottawa, December 14, 2018

Jonathan Wilkinson  
Minister of Fisheries and Oceans

**Critical Habitat of the Coastrange Sculpin  
(Cottus aleuticus) Cultus Population Order**

**Application**

**1** Subsection 58(1) of the *Species at Risk Act* applies to the critical habitat of the Coastrange Sculpin (*Cottus aleuticus*) Cultus population, which is identified in the action plan for that species that is included in the Species at Risk Public Registry.

**Coming into force**

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

**Enregistrement**  
DORS/2019-3 Le 19 décembre 2018

**LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL**

Attendu que le chabot de la chaîne côtière (*Cottus aleuticus*) population Cultus est une espèce sauvage inscrite comme espèce menacée à la partie 3 de l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*<sup>a</sup>;

Attendu que le plan d'action désignant l'habitat essentiel de cette espèce a été mis dans le Registre public des espèces en péril;

Attendu qu'aucune partie de l'habitat essentiel de cette espèce faisant l'objet de l'arrêté ci-après ne se trouve dans un lieu visé au paragraphe 58(2)<sup>b</sup> de cette loi,

À ces causes, en vertu des paragraphes 58(4) et (5) de la *Loi sur les espèces en péril*<sup>a</sup>, le ministre des Pêches et des Océans prend l'*Arrêté visant l'habitat essentiel du chabot de la chaîne côtière (Cottus aleuticus) population Cultus*, ci-après.

Ottawa, le 14 décembre 2018

Le ministre des Pêches et des Océans  
Jonathan Wilkinson

**Arrêté visant l'habitat essentiel du chabot de  
la chaîne côtière (Cottus aleuticus)  
population Cultus**

**Application**

**1** Le paragraphe 58(1) de la *Loi sur les espèces en péril* s'applique à l'habitat essentiel du chabot de la chaîne côtière (*Cottus aleuticus*) population Cultus désigné dans le programme de rétablissement de cette espèce mis dans le Registre public des espèces en péril.

**Entrée en vigueur**

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

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 29

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 10, s. 60

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 29

<sup>b</sup> L.C. 2015, ch. 10, art. 60

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

### Issues

The Coastrange Sculpin (*Cottus aleuticus*) Cultus population, hereafter referred to as the Cultus Pygmy Sculpin,<sup>1</sup> is a small freshwater fish found only in Cultus Lake, a small lake located in the lower mainland region of southwestern British Columbia (BC). Available information on the abundance of Cultus Pygmy Sculpin is limited, but incidental catch data suggests a possible slight downward trend. In November 2000, the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) assessed the status of the Cultus Pygmy Sculpin and classified the species as a threatened species. In June 2003, the Cultus Pygmy Sculpin was listed as threatened<sup>2</sup> in Part 3 of Schedule 1 to the *Species at Risk Act*<sup>3</sup> (SARA). In April 2010, COSEWIC re-examined and confirmed this assessment.

When a wildlife species is listed as an extirpated species, an endangered species or a threatened species in Schedule 1 of SARA, the prohibitions in sections 32 and 33 of SARA automatically apply

- prohibition against killing, harming, harassing, capturing or taking an individual of such species;
- prohibition against possessing, collecting, buying, selling, or trading an individual of such species, or any part or derivative of such an individual;
- prohibition against damaging or destroying the residence of one or more individuals of such species (this prohibition applies to the residence of individuals of a species listed as an extirpated species if a recovery strategy has recommended the reintroduction of the species into the wild in Canada).

In addition, a recovery strategy, followed by one or more action plans, must be prepared by the competent minister(s) and included in the Species at Risk Public Registry (Public Registry). The recovery strategy or action plan must include an identification of the species' critical

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

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

### Enjeux

Chabot de la chaîne côtière (*Cottus aleuticus*) population Cultus, ci-après appelé le chabot pygmée du lac Cultus<sup>1</sup>, est un petit poisson d'eau douce que l'on trouve seulement dans le lac Cultus, un petit lac situé dans la région des basses terres continentales du sud-ouest de la Colombie-Britannique. L'information disponible sur l'abondance du chabot pygmée du lac Cultus est limitée, mais les données concernant les captures accidentelles suggèrent une légère tendance à la baisse. En novembre 2000, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) a évalué la situation du chabot pygmée du lac Cultus et a établi que l'espèce est menacée. En juin 2003, chabot pygmée du lac Cultus a été inscrit comme espèce menacée<sup>2</sup> à la partie 3 de l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*<sup>3</sup> (LEP). En avril 2010, COSEPAC a réexaminé et confirmé cette évaluation.

Lorsqu'une espèce sauvage est inscrite comme disparue du pays, en voie de disparition ou menacée à l'annexe 1 de la LEP, l'application des interdictions stipulées aux articles 32 et 33 de la LEP est automatique :

- Il est interdit de tuer, de nuire, de harceler, de capturer ou de prendre un individu d'une telle espèce;
- Il est interdit de posséder, de collectionner, d'acheter, de vendre ou d'échanger un individu d'une telle espèce — y compris aucune partie d'un individu ou produit qui en provient;
- Il est interdit d'endommager ou de détruire la résidence d'un ou de plusieurs individus d'une telle espèce (cette interdiction s'applique notamment à la résidence d'espèces inscrites comme disparues du pays si, selon une stratégie de rétablissement, la réinsertion à l'état sauvage au Canada est recommandée).

De plus, lorsqu'une espèce est inscrite comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée en vertu de la LEP, un programme de rétablissement, suivi d'un ou de plusieurs plans d'action, doit être élaboré par le(s) ministre(s) compétent(s) et mis dans le Registre public

<sup>1</sup> In Schedule 1 of SARA, this species is officially listed as "Coastrange Sculpin (*Cottus aleuticus*) Cultus population." In this statement, the common name "Cultus Pygmy Sculpin" is used throughout to maintain consistency with the Recovery Strategy and the Action Plan.

<sup>2</sup> A threatened species is defined under the *Species at Risk Act* (SARA) as "a wildlife species that is likely to become an endangered species if nothing is done to reverse the factors leading to its extirpation or extinction."

<sup>3</sup> S.C. 2002, ch. 29

<sup>1</sup> À l'annexe 1 de la LEP, cette espèce est officiellement inscrite sous le nom « chabot de la chaîne côtière (*Cottus aleuticus*) population Cultus ». Dans le présent énoncé, le nom commun « chabot pygmée du lac Cultus » sera utilisé afin de maintenir l'uniformité avec le programme de rétablissement et le plan d'action.

<sup>2</sup> Une espèce menacée est définie dans la *Loi sur les espèces en péril* comme « une espèce sauvage susceptible de devenir une espèce en voie de disparition si rien n'est fait pour contrer les facteurs menaçant de la faire disparaître ».

<sup>3</sup> L.C. 2002, ch. 29

habitat, to the extent possible, based on the best available information. Critical habitat of the Cultus Pygmy Sculpin was identified in the [Action Plan for the Cultus Pygmy Sculpin \(\*Cottus aleuticus\*, Cultus Population\) in Canada \(2017\)](#) [the Action Plan].

As the competent minister under SARA with respect to aquatic species other than individuals in or on federal lands administered by the Parks Canada Agency, the Minister of Fisheries and Oceans (MFO) is required to ensure that the critical habitat of the Cultus Pygmy Sculpin is protected by provisions in, or measures under, SARA or any other Act of Parliament, or by the application of subsection 58(1) of SARA. This will be accomplished through the making of the *Critical Habitat of the Coastrange Sculpin (*Cottus aleuticus*) Cultus Population Order* (the Order), under subsections 58(4) and (5) of SARA, which triggers the prohibition against the destruction of any part of the species' critical habitat in subsection 58(1) of SARA. The Order affords the MFO the tool needed to ensure that the critical habitat of the Cultus Pygmy Sculpin is legally protected and enhances the protection already afforded to the Cultus Pygmy Sculpin habitat under existing legislation to support efforts towards the recovery of the species.

## Background

The Government of Canada is committed to conserving biodiversity and the sustainable management of fish and their habitats, both nationally and internationally. Canada, with support from provincial and territorial governments, signed and ratified the United Nations' Convention on Biological Diversity in 1992. Stemming from this commitment, the Canadian Biodiversity Strategy was jointly developed by the federal, provincial, and territorial governments in 1996. Building on the Canadian Biodiversity Strategy, SARA received royal assent in 2002 and was enacted to prevent wildlife species from being extirpated or becoming extinct; to provide for the recovery of wildlife species that are extirpated, endangered or threatened as a result of human activity; and to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened.

Conserving Canada's natural aquatic ecosystems, and protection and recovery of its wild species, is essential to Canada's environmental, social and economic well-being. SARA also recognizes that "wildlife, in all its forms, has value in and of itself and is valued by Canadians for aesthetic, cultural, spiritual, recreational, educational, historical, economic, medical, ecological and scientific reasons." A review of the literature confirms that Canadians

des espèces en péril (Registre public). Le programme de rétablissement ou le plan d'action doit comprendre une désignation de l'habitat essentiel de l'espèce, dans la mesure du possible, en se fondant sur la meilleure information accessible. L'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus a été désigné dans le [Plan d'action pour le chabot pygmée du lac Cultus \(\*Cottus aleuticus\*, population Cultus\) au Canada \(2017\)](#) [le plan d'action].

À titre de ministre compétent en vertu de la LEP pour les espèces aquatiques dont les individus sont ailleurs que dans les parties du territoire domanial dont la gestion relève de l'Agence Parcs Canada, le ministre de Pêches et Océans (MPO) est tenu de veiller à ce que l'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus soit protégé soit par des dispositions de la LEP ou de toute autre loi fédérale, ou une mesure prise sous leur régime, soit par l'application du paragraphe 58(1) de la LEP. Cette protection est assurée au moyen de l'*Arrêté visant l'habitat essentiel du chabot de la chaîne côtière (*Cottus aleuticus*) population Cultus* (l'Arrêté) pris au titre des paragraphes 58(4) et (5) de la LEP, qui déclenche l'interdiction de détruire un élément de l'habitat essentiel de l'espèce, prévue au paragraphe 58(1) de la LEP. L'Arrêté procure au MPO l'outil nécessaire pour veiller à ce que l'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus soit légalement protégé et améliore la protection de l'habitat déjà offerte au chabot pygmée du lac Cultus en vertu de la législation existante afin d'appuyer les efforts favorisant le rétablissement de l'espèce.

## Contexte

Le gouvernement du Canada s'engage à préserver la biodiversité et à assurer la gestion durable des poissons et de leurs habitats à l'échelle nationale et internationale. Le Canada, avec le soutien des gouvernements provinciaux et territoriaux, a signé et ratifié la Convention sur la diversité biologique des Nations Unies en 1992. La Stratégie canadienne de la biodiversité, qui découle de cet engagement, a été élaborée conjointement par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux en 1996. Dans la foulée de la Stratégie canadienne de la biodiversité, la LEP a reçu la sanction royale en 2002 et vise à prévenir la disparition des espèces sauvages, à permettre le rétablissement de celles qui, par suite de l'activité humaine, sont devenues des espèces disparues, en voie de disparition ou menacées, et à favoriser la gestion des espèces préoccupantes pour éviter qu'elles ne deviennent des espèces en voie de disparition ou menacées.

La conservation des écosystèmes aquatiques naturels du Canada ainsi que la protection et le rétablissement de ses espèces sauvages sont essentiels au bien-être environnemental, social et économique du pays. La LEP reconnaît également que « les espèces sauvages, sous toutes leurs formes, ont leur valeur intrinsèque et sont appréciées des Canadiens pour des raisons esthétiques, culturelles, spirituelles, récréatives, éducatives, historiques, économiques,

value the conservation of species and measures taken to conserve their preferred habitat. In addition, protecting species and their habitats helps preserve biodiversity — the variety of plants, animals, and other life in Canada. Biodiversity, in turn, promotes the ability of Canada's ecosystems to perform valuable ecosystem services such as filtering drinking water and capturing the sun's energy, which is vital to all life.

Little is known about the basic biology and life history needs of the Cultus Pygmy Sculpin. The Cultus Pygmy Sculpin shares many physical features of the Coastrange Sculpin (*Cottus aleuticus*) and of sculpins in general, but there are also important differences in morphology and ecology, most importantly small body size, retention of larval features, and a limnetic (offshore) existence. Cultus Pygmy Sculpin are thought to occur in offshore habitats of Cultus Lake for most of their life cycle. The species likely lay egg masses on the underside of rocks, which are then guarded by a male until eggs hatch and juveniles leave the nest. Nests represent a discrete dwelling place and are considered residences during the spawning and guarding period, when eggs are incubating, and when juveniles still reside within the nest.

Works, undertakings or activities (projects) likely to destroy any part of the critical habitat of the Cultus Pygmy Sculpin are already subject to other federal regulatory mechanisms. Subsection 35(1) of the *Fisheries Act* prohibits serious harm to fish, which is defined in that Act as “the death of fish or any permanent alteration to, or destruction of, fish habitat.” Given that serious harm to fish encompasses destruction of fish habitat, the prohibition in subsection 35(1) of the *Fisheries Act* contributes to the protection of the critical habitat of the Cultus Pygmy Sculpin.

### Objectives

The recovery goal, as set out in the [Recovery Strategy for Cultus Pygmy Sculpin \(\*Cottus sp.\*\) in Canada](#) (2007) [the Recovery Strategy] is to ensure the long-term viability of the Cultus Pygmy Sculpin population in the wild. Efforts to meet the recovery goal for Cultus Pygmy Sculpin are ongoing and supported by the measures described in the Action Plan. Current threats to the Cultus Pygmy Sculpin, as identified in the Recovery Strategy, include invasive (exotic) species, altered predation rates, water use, water quality, water-oriented recreation, land use, and climate change. Given its limited distribution, habitat quality decline and establishment of aquatic invasive species are the most significant threats to the survival and recovery of

médicales, écologiques et scientifiques ». Un examen de la littérature confirme que les Canadiens accordent de la valeur à la conservation des espèces et aux mesures prises pour conserver leur habitat privilégié. De plus, la protection des espèces et de leurs habitats aide à préserver la biodiversité — la diversité des plantes, animaux et autres formes de vie au Canada. La biodiversité, à son tour, favorise la capacité des écosystèmes du Canada à remplir d'importantes fonctions écologiques comme le filtrage de l'eau potable et le captage de l'énergie solaire, ce qui est essentiel à la vie.

On en sait très peu sur la biologie fondamentale et les besoins du cycle biologique du chabot pygmée du lac Cultus. Le chabot pygmée du lac Cultus partage de nombreuses caractéristiques physiques du chabot côtier (*Cottus aleuticus*) et des chabots en général, mais il affiche également des différences importantes au chapitre de la morphologie et de l'écologie, en particulier une faible taille, la conservation des caractéristiques larvaires et une existence limnétique (au large des côtes). On croit que le chabot pygmée du lac Cultus occupe les habitats extracôtiers du lac Cultus pendant la majeure partie de son cycle de vie. Il est probable que l'espèce pondre des masses d'œufs en dessous de rochers, qui sont ensuite gardés par un mâle jusqu'à ce que les œufs éclosent et que les juvéniles quittent le nid. Les nids constituent des gîtes discrets et sont considérés comme des résidences pendant les périodes de frai et de garde, lorsque les œufs sont en incubation et que les juvéniles demeurent encore dans le nid.

Les ouvrages, entreprises ou activités (projets) susceptibles de détruire un élément de l'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus font déjà l'objet d'autres mécanismes de réglementation fédéraux. Le paragraphe 35(1) de la *Loi sur les pêches* interdit les dommages sérieux aux poissons, c'est-à-dire « la mort de tout poisson ou la modification permanente ou la destruction de son habitat ». Étant donné que les « dommages sérieux » comprennent la destruction de l'habitat du poisson, l'interdiction prévue au paragraphe 35(1) de la *Loi sur les pêches* contribue à la protection de l'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus.

### Objectifs

Le but du rétablissement, tel qu'il est énoncé dans le [Programme de rétablissement du chabot pygmée \(\*Cottus sp.\*\) au Canada](#) (le programme de rétablissement) est d'assurer la viabilité à long terme de l'espèce dans le milieu. Les efforts visant à atteindre le but du rétablissement sont continus et comprennent un certain nombre de mesures exposées dans le plan d'action. Les menaces actuelles qui pèsent sur le chabot pygmée du lac Cultus, telles qu'elles sont énoncées dans le programme de rétablissement, sont les suivantes : espèces envahissantes (exotiques); modification des taux de prédation; utilisation de l'eau; qualité de l'eau; loisirs nautiques; utilisation des terres et changement climatique. Compte tenu de sa répartition limitée, la

the Cultus Pygmy Sculpin. Cultus Lake drains into the lower Fraser River area where many invasive species are already well established and introduction of invasive vertebrate species in Cultus Lake could significantly increase competition with, or predation on, various life stages of the Cultus Pygmy Sculpin. The Cultus Lake area is also subject to sustained and rapid development and urbanization. Water quality degradation due to eutrophication from point and non-point source nutrient inputs, and some land-use activities have the capacity to negatively affect Cultus Pygmy Sculpin.

Even though measurable progress has been made in achieving the goals, objectives and performance measures presented in the Recovery Strategy, little is still known about Cultus Pygmy Sculpin. Developing a better understanding of habitat use by different life stages and population abundance is important for setting recovery targets and implementing recovery measures. Critical habitat protection is an important component aimed at ensuring the survival or recovery of the Cultus Pygmy Sculpin.

Pursuant to subsection 58(4) and (5) of SARA, the Order triggers the prohibition in subsection 58(1) of SARA against the destruction of any part of the critical habitat of the Cultus Pygmy Sculpin, and results in the critical habitat of the Cultus Pygmy Sculpin being legally protected.

### Description

The preferred habitat of the Cultus Pygmy Sculpin is considered to be the deep offshore waters of Cultus Lake. The species has not yet been found in the shallower littoral (nearshore) areas of the lake; however, the functioning of the offshore water is connected with littoral zone processes, thus it was considered inseparable in determining the geographic extent of the critical habitat. The critical habitat for this species has been identified in the Action Plan as the whole of Cultus Lake up to its wetted boundary.<sup>4</sup> The Order triggers the application of the prohibition set out in subsection 58(1) of SARA against the destruction of any part of the species' critical habitat, including the biophysical features and attributes identified in the Action Plan, and results in the critical habitat of the Cultus

diminution de la qualité de l'habitat et l'établissement des espèces aquatiques envahissantes représentent les menaces les plus importantes pour la survie et le rétablissement du chabot pygmée du lac Cultus. Le lac Cultus se jette dans la vallée du bas Fraser, où de nombreuses espèces envahissantes sont déjà bien établies, et l'introduction d'une espèce de vertébré envahissant dans le lac Cultus pourrait accroître considérablement la compétition avec le chabot pygmée du lac Cultus à divers stades biologiques ou augmenter la prédation de celui-ci. La région du lac Cultus fait également l'objet d'une urbanisation et d'un développement rapides et soutenus. La dégradation de la qualité de l'eau en raison de l'eutrophisation d'une source ponctuelle de nutriments qui devient non ponctuelle ainsi que certaines activités liées à l'utilisation des terres sont susceptibles d'avoir des effets négatifs sur le chabot pygmée du lac Cultus.

Même si des progrès mesurables ont été réalisés vers l'atteinte des buts et objectifs de rétablissement et des mesures du rendement présentés dans le programme de rétablissement, on en sait peu sur le chabot pygmée du lac Cultus. Il est important de développer une meilleure compréhension de l'utilisation de l'habitat à différents stades de vie et à différents niveaux d'abondance de la population afin d'établir des objectifs de rétablissement et de mettre en œuvre des mesures de rétablissement. La protection de l'habitat essentiel est un élément important visant à assurer la survie ou du rétablissement du chabot pygmée du lac Cultus.

Aux termes des paragraphes 58(4) et (5) de la LEP, l'Arrêté déclenche l'interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus, et fait en sorte que l'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus soit protégé légalement.

### Description

L'habitat préféré du chabot pygmée du lac Cultus est considéré comme se situant dans les eaux profondes du large du lac Cultus. Bien que l'on n'ait encore jamais observé l'espèce dans les zones littorales peu profondes (près des côtes) du lac, la fonction des eaux du large est liée aux processus de la zone littorale; ces zones ont donc été jugées inséparables au moment de déterminer l'étendue géographique de l'habitat essentiel. L'habitat essentiel de cette espèce qui a été désigné dans le plan d'action comme étant l'ensemble du lac Cultus, jusqu'aux limites du périmètre mouillé<sup>4</sup>. L'Arrêté déclenche l'application de l'interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel, de l'espèce, y compris les caractéristiques et attributs biophysiques

<sup>4</sup> Wetted boundary is interpreted on the ground as the natural boundary as defined in the British Columbia *Land Act*, which is typically the surveyed property boundary.

<sup>4</sup> Le périmètre mouillé est interprété sur le terrain comme étant la limite naturelle telle qu'elle est définie par le *Land Act* de la Colombie-Britannique, ce qui correspond habituellement aux limites de la propriété faisant l'objet d'un relevé.

Pygmy Sculpin identified in the Action Plan being legally protected.

The Order provides an additional tool that enables the MFO to ensure that the habitat of the Cultus Pygmy Sculpin is protected against destruction, and to prosecute persons who commit an offence under subsection 97(1) of SARA. To support compliance with the subsection 58(1) prohibition, SARA provides for penalties for contraventions, including fines or imprisonment, as well as alternative measures agreements, and seizure and forfeiture of things seized or of the proceeds of their disposition. This Order serves to

- communicate to Canadians the prohibition against the destruction of any part of the critical habitat of the Cultus Pygmy Sculpin, and where it applies, so that they can plan their activities within a regulatory regime that is clearly articulated;
- complement existing federal acts and regulations; and
- ensure that all human activities which may result in the destruction of critical habitat are managed to the extent required under SARA.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule requires regulatory changes that increase administrative burden costs to be offset with equal reductions in administrative burden. In addition, ministers are required to remove at least one regulation when they introduce a new one that imposes administrative burden costs on business.

The “One-for-One” Rule does not apply to this Order, as there are no anticipated additional administrative costs on businesses. The Order will be implemented under existing processes.

### Small business lens

The objective of the small business lens is to reduce regulatory costs on small businesses without compromising the health, safety, security and environment of Canadians.

The small business lens does not apply to this Order, as there are no administrative burden costs on small business.

### Consultation

In February 2011, two workshops were held at the University of British Columbia and in the community of Cultus Lake, British Columbia, to seek input for the Action Plan and to help identify the critical habitat. Participants in the

désignés dans le plan d'action; par conséquent, l'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus désigné dans le plan d'action est protégé légalement.

L'Arrêté offre un outil supplémentaire qui permet au MPO de veiller à ce que l'habitat chabot pygmée du lac Cultus soit protégé contre la destruction et de poursuivre les personnes qui commettent une infraction aux termes du paragraphe 97(1) de la LEP. En vue d'assurer la conformité avec l'interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP, la LEP prévoit des pénalités pour toute infraction, y compris des amendes ou l'emprisonnement, ainsi que des accords sur les mesures de rechange, la saisie et la confiscation des objets saisis ou du produit de leur aliénation. L'Arrêté sert à :

- communiquer aux Canadiens l'interdiction de détruire tout élément de l'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus et l'endroit où elle s'applique, de sorte qu'ils puissent planifier leurs activités en fonction d'un régime de réglementation clairement défini;
- compléter les lois et les règlements fédéraux existants;
- veiller à ce que toutes les activités humaines qui pourraient entraîner la destruction de l'habitat essentiel soient gérées conformément aux exigences de la LEP.

### Règle du « un pour un »

Aux termes de la règle du « un pour un », les modifications réglementaires qui feront augmenter les coûts du fardeau administratif doivent être compensées par des réductions équivalentes du fardeau administratif. De plus, les ministres doivent supprimer au moins un règlement chaque fois qu'ils en adoptent un nouveau qui représente des coûts au chapitre du fardeau administratif pour les entreprises.

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au présent arrêté, puisqu'il n'entraîne pas de frais administratifs supplémentaires pour les entreprises. L'Arrêté sera mis en œuvre dans le cadre des processus actuels.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises a pour objectif de réduire les coûts de la réglementation des petites entreprises sans compromettre la santé, la sécurité, la sûreté et l'environnement des Canadiens.

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au présent arrêté, puisqu'il n'entraîne aucun coût lié à leur fardeau administratif.

### Consultation

En février 2011, deux ateliers ont eu lieu à l'Université de la Colombie-Britannique et dans la communauté du lac Cultus, en Colombie-Britannique, afin d'obtenir des commentaires sur le plan d'action et d'aider à déterminer

workshops included stewardship groups, scientific and technical experts from academia, and species experts from British Columbia's Ministry of Environment and BC Parks. To the extent possible, the draft Action Plan was developed in cooperation with the Province of British Columbia, as per section 48(1) of SARA.

The draft Action Plan, which included the identification of critical habitat and its anticipated legal protection through the application of subsection 58(1) of SARA or its equivalent, was posted on the Department of Fisheries and Oceans (DFO) Pacific Region Consultation website for a 30-day public comment period from November 15 to December 17, 2012. To gather input on the draft Action Plan, notifications were sent to First Nation organizations, private landowners, agricultural associations, industry, academia, non-government environmental organizations, community stewardship groups, and government representatives. Several comments were received, none from First Nations. No comments concerned critical habitat or its protection.

Input on the draft Action Plan was also solicited during a community open house in Cultus Lake on November 24, 2012. Notifications were sent to First Nations, environmental interest groups, private land owners and stakeholders, including regional and provincial governments, recreational groups, stewardship organizations, industry and academia. The participants of the open house and the majority of submitted comments were predominantly positive and in support of the identified critical habitat and its anticipated legal protection mechanism via an Order. Key changes to the Action Plan resulting from consultations included further clarification of the species' habitat use, as well as new information which supported modifying the identification of critical habitat.

Cultus Pygmy Sculpin's critical habitat does not occur on reserves or any other lands that are set apart for the use and benefit of a band under the *Indian Act*. The critical habitat is not located on land managed by any wildlife management boards.

The proposed Action Plan was posted in the Public Registry for a 60-day public comment period from August 18, 2016, to October 17, 2016. The proposed Action Plan indicated that critical habitat would be legally protected

l'habitat essentiel. Parmi les participants aux ateliers, on comptait des groupes d'intendance, des experts scientifiques et techniques du milieu universitaire ainsi que des spécialistes des espèces du ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique et de BC Parks. Dans la mesure du possible, la version provisoire du plan d'action a été élaborée en collaboration avec la province de la Colombie-Britannique, conformément au paragraphe 48(1) de la LEP.

La version provisoire du plan d'action, qui définit l'habitat essentiel et le mécanisme de protection juridique prévu grâce à l'application du paragraphe 58(1) de la LEP ou de son équivalent, a été publiée sur le site Web des consultations de la région du Pacifique du ministère des Pêches et des Océans (MPO) pour une période de consultation publique de 30 jours, du 15 novembre au 17 décembre 2012. Afin de recueillir des commentaires sur la version provisoire du plan d'action, des avis ont été envoyés aux organisations des Premières Nations, aux propriétaires fonciers privés, aux associations agricoles, à l'industrie, au milieu universitaire, aux organisations non gouvernementales de l'environnement, aux groupes d'intendance communautaires et aux représentants du gouvernement. Plusieurs commentaires ont été reçus, mais aucun de la part des Premières Nations. Aucun commentaire ne concernait l'habitat essentiel ou sa protection.

Des commentaires sur la version provisoire du plan d'action ont également été sollicités au cours d'une journée portes ouvertes à l'intention de la collectivité qui a eu lieu au lac Cultus, le 24 novembre 2012. Des avis ont été envoyés aux Premières Nations, aux groupes d'intérêts environnementaux, aux propriétaires fonciers privés et aux parties intéressées, y compris les gouvernements régionaux et provinciaux, les groupes récréatifs, les organisations d'intendance, l'industrie et le milieu universitaire. Les commentaires des participants à la journée portes ouvertes et la majorité des commentaires soumis étaient en grande partie positifs et à l'appui de l'habitat essentiel désigné et de son mécanisme de protection juridique prévu au moyen d'un arrêté. Les changements clés apportés au plan d'action à la suite des consultations comprennent des précisions concernant l'utilisation de l'habitat par l'espèce, ainsi que de nouveaux renseignements qui appuient la modification de la désignation de l'habitat essentiel.

L'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus ne se trouve pas dans une réserve ou sur une autre terre qui ont été mises de côté à l'usage et au profit d'une bande en application de la *Loi sur les Indiens*. L'habitat essentiel désigné n'est pas situé sur des terres régies par un conseil de gestion de ressources fauniques.

Le plan d'action proposé a été publié dans le Registre public pour une période de consultation publique de 60 jours du 18 août 2016 au 17 octobre 2016. La version proposée du plan d'action indique qu'il est prévu que

through an Order made under subsections 58(4) and 58(5) of SARA, which will prohibit the destruction of the identified critical habitat. Only one minor comment was received, and no oppositional comments were received regarding proposed critical habitat area identification or the proposed use of an Order. The final Action Plan was posted in the Public Registry on April 12, 2017, with no significant edits.

Overall, no significant concerns were raised during the consultation period with respect to critical habitat, and opposition to the Order is not anticipated.

### **Rationale**

The recovery objectives, as outlined in the Recovery Strategy, are to foster active local involvement in stewardship and habitat protection, maintain or enhance the ecological integrity of Cultus Pygmy Sculpin habitat, and increase scientific understanding of Cultus Pygmy Sculpin through additional investigation of its natural history, critical habitat and threats to its persistence. Progress has been made towards the recovery objectives outlined in the Recovery Strategy, and includes the establishment of local stewardship initiatives and increased understanding of life history, habitat use and threats.

Under SARA, the critical habitat of aquatic species must be legally protected within 180 days after the posting of the final recovery strategy in the Public Registry. That is, critical habitat that is not in a place referred to in subsection 58(2) of SARA<sup>5</sup> must be protected either by the application of the prohibition in subsection 58(1) of SARA against the destruction of any part of the species' critical habitat, or by provisions in, or measures under, SARA or any other Act of Parliament, including agreements under section 11 of SARA. It is important to note that in order for another federal law to be used to legally protect critical habitat, it must provide an equivalent level of legal protection of critical habitat as would be afforded through subsection 58(1) of SARA and other provisions of SARA, failing which, the MFO must make an Order under subsections 58(4) and 58(5) of SARA. This Order is intended to satisfy the obligation to legally protect critical

l'habitat essentiel sera légalement protégé par un arrêté pris en vertu des paragraphes 58(4) et 58(5) de la LEP, qui interdira la destruction de l'habitat essentiel désigné. Un seul commentaire mineur a été reçu concernant la zone désignée comme habitat essentiel ou l'utilisation proposée d'un arrêté, et aucun commentaire ne s'y est opposé. La version définitive du plan d'action a été publiée dans le Registre public le 12 avril 2017, sans aucune modification importante.

Dans l'ensemble, personne n'a manifesté d'inquiétude par rapport à l'habitat essentiel durant la période de consultation et on ne prévoit pas d'opposition à l'Arrêté.

### **Justification**

Les objectifs de rétablissement, énoncés dans le programme de rétablissement, consistent à promouvoir la participation locale active à l'intendance et à la protection de l'habitat, à maintenir ou à améliorer l'intégrité écologique de l'habitat du chabot pygmée du lac Cultus et à accroître les connaissances scientifiques sur le chabot pygmée du lac Cultus à l'aide de travaux de recherche supplémentaires sur son histoire naturelle, son habitat essentiel et sur les menaces auxquelles cette espèce est confrontée. Des progrès ont été réalisés concernant la réalisation des objectifs de rétablissement décrits dans le programme de rétablissement. Ceux-ci comprennent la mise en place d'initiatives d'intendance locale ainsi qu'une meilleure compréhension du cycle vital de l'espèce, de l'utilisation de son habitat et des menaces auxquelles elle est confrontée.

En vertu de la LEP, l'habitat essentiel des espèces aquatiques doit être protégé légalement dans les 180 jours suivant la publication de la version définitive du programme de rétablissement dans le Registre public. Ainsi, un habitat essentiel qui ne se trouve pas dans un endroit visé par le paragraphe 58(2) de la LEP<sup>5</sup> doit être protégé, soit par l'application de l'interdiction prévue au paragraphe 58(1) de la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel de l'espèce, soit par des dispositions de la LEP ou de toute autre loi fédérale ou une mesure prise sous leur régime, notamment les accords conclus au titre de l'article 11 de la LEP. Il est important de noter que, pour qu'une autre loi fédérale soit utilisée pour protéger légalement l'habitat essentiel, elle doit fournir un niveau de protection de l'habitat essentiel équivalent à celui qui serait offert en vertu du paragraphe 58(1) et des autres dispositions de la LEP, sans quoi le MPO doit prendre un arrêté en vertu des

<sup>5</sup> Places referred to in subsection 58(2) are a national park of Canada named and described in Schedule 1 to the *Canada National Parks Act*, the Rouge National Urban Park established by the *Rouge National Urban Park Act*, a marine protected area under the *Oceans Act*, a migratory bird sanctuary under the *Migratory Birds Convention Act, 1994* and a national wildlife area under the *Canada Wildlife Act*.

<sup>5</sup> Les endroits visés par le paragraphe 58(2) sont les suivants : un parc national du Canada dénommé et décrit à l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, le parc urbain national de la Rouge, créé par la *Loi sur le parc urbain national de la Rouge*, une zone de protection marine sous le régime de la *Loi sur les océans*, un refuge d'oiseaux migrateurs sous le régime de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* ou une réserve nationale de la faune sous le régime de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*.



habitat by triggering the prohibition under SARA against the destruction of any part of the species' critical habitat.

Projects likely to destroy the critical habitat of the Cultus Pygmy Sculpin are already subject to other federal regulatory mechanisms, including the *Fisheries Act*. No additional requirements are therefore imposed upon stakeholders as a result of the coming into force of this Order.

Based upon the best evidence currently available and the application of the existing regulatory mechanisms, no additional compliance costs or administrative burden on the part of Canadians and Canadian businesses is anticipated. Threats to Cultus Pygmy Sculpin critical habitat are managed and will continue to be managed through existing measures under federal legislation.

Considering the existing federal regulatory mechanisms in place, the incremental costs and benefits resulting from the making of this Order are anticipated to be negligible. No incremental costs to Canadian businesses and Canadians are anticipated. However, the federal government may incur some negligible costs as it will undertake some additional activities associated with compliance promotion and enforcement, the costs of which would be absorbed through existing funding allocations.

The compliance promotion and enforcement activities to be undertaken by the Department, in combination with the continuing outreach activities undertaken as part of the critical habitat identification process, may also contribute towards behavioural changes on the part of Canadian businesses and Canadians (including Indigenous groups) that could result in incremental benefits to the species, its habitat or the ecosystem. However, these incremental benefits cannot be assessed qualitatively or quantitatively at this time due to the absence of information on the nature and scope of the behavioural changes as a result of these outreach activities.

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

Fisheries and Oceans Canada's current practice for the protection of the Cultus Pygmy Sculpin and its habitat is to advise all proponents of projects to apply for the issuance of a permit or agreement authorizing a person to affect a listed species or its critical habitat so long as certain conditions are first met. Under section 73 of SARA, the MFO may enter into an agreement with a person, or issue a permit to a person, authorizing the person to engage in an activity affecting a listed aquatic species, any

paragraphs 58(4) et 58(5) de la LEP. Le présent arrêté vise à respecter l'obligation de protéger légalement l'habitat essentiel en déclenchant l'interdiction prévue dans la LEP de détruire un élément de l'habitat essentiel de l'espèce.

Les projets susceptibles de détruire l'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus font déjà l'objet d'autres mécanismes de réglementation fédéraux, notamment la *Loi sur les pêches*. Ainsi, aucune autre exigence n'est imposée aux parties intéressées par suite de l'entrée en vigueur de l'Arrêté.

D'après les meilleures données probantes disponibles, et l'application des mécanismes de réglementation existants, aucun autre fardeau administratif et aucun autre coût de conformité ne sont prévus pour les Canadiens et les entreprises canadiennes. Les menaces pesant sur l'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus sont gérées et continueront de l'être à l'aide des mesures actuelles conformément à la législation fédérale.

Compte tenu des mécanismes de réglementation fédéraux déjà en place, les coûts et les avantages supplémentaires résultant de la prise de l'Arrêté devraient être négligeables. Il ne devrait y avoir aucun coût différentiel pour les entreprises canadiennes et les Canadiens. Cependant, il se peut que le gouvernement fédéral doive assumer certains coûts négligeables, car des activités additionnelles de promotion de la conformité et d'application de la loi seront entreprises, dont les coûts seront absorbés par les allocations de fonds existantes.

Les activités de promotion de la conformité et d'application de la loi que le ministère entreprendra, de concert avec les activités de sensibilisation déjà entreprises dans le cadre du processus de désignation de l'habitat essentiel, peuvent également contribuer à des changements de comportement de la part des entreprises canadiennes et des Canadiens (y compris les groupes autochtones), pouvant se traduire par des avantages supplémentaires pour l'espèce, son habitat ou l'écosystème. Toutefois, ces avantages supplémentaires ne peuvent pas être évalués à l'heure actuelle, ni qualitativement ni quantitativement, en raison de l'absence de renseignements sur la nature et la portée des changements de comportement faisant suite à ces activités de sensibilisation.

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

Pour protéger le chabot pygmée du lac Cultus et son habitat, le MPO a actuellement comme pratique de conseiller à tous les promoteurs de projets de demander qu'un permis leur soit délivré ou de conclure un accord autorisant une personne à exercer une activité touchant une espèce sauvage inscrite ou son habitat essentiel sous réserve que certaines conditions soient respectées. En vertu de l'article 73 de la LEP, le MPO peut conclure un accord avec une personne ou lui délivrer un permis l'autorisant à exercer une

part of its critical habitat, or the residences of its individuals. Under subsection 73(2) of SARA, the agreement may be entered into, or the permit issued, only if the MFO is of the opinion that

1. the activity is scientific research relating to the conservation of the species and conducted by qualified persons;
2. the activity benefits the species or is required to enhance its chance of survival in the wild; or
3. affecting the species is incidental to the carrying out of the activity.

Further, the pre-conditions set out in subsection 73(3) of SARA must also be satisfied. This means that prior to entering into an agreement or issuing a permit, the MFO must be of the opinion that

(a) all reasonable alternatives to the activity that would reduce the impact on the species have been considered and the best solution has been adopted;

(b) all feasible measures will be taken to minimize the impact of the activity on the species, its critical habitat or the residences of its individuals; and

(c) the activity will not jeopardize the survival or recovery of the species.

If the above conditions cannot be met, proponents are advised to not undertake their project, or to modify their project so as to meet these conditions.

Fisheries and Oceans Canada is currently not aware of any planned or ongoing activities that will need to be mitigated beyond the requirements of existing legislative or regulatory regimes, and will work with Canadians on any future activities to mitigate impacts, so as to avoid destroying the Cultus Pygmy Sculpin critical habitat or jeopardizing the survival or recovery of the species.

Fisheries and Oceans Canada will continue to implement SARA provisions and existing federal legislation under its jurisdiction and to advise stakeholders on an ongoing basis with regard to technical standards and specifications on activities that may contribute to the destruction of the habitat of the Cultus Pygmy Sculpin. These standards and specifications are aligned with those that will be required once the Order comes into force. If new scientific information supporting changes to the Cultus Pygmy Sculpin critical habitat becomes available, the Action Plan will be updated as appropriate and this Order will apply to the revised critical habitat once included in a final amended Action Plan published in the Public Registry. The prohibition triggered by the Order provides a further deterrent in

activité touchant une espèce aquatique inscrite, tout élément de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus. En application du paragraphe 73(2) de la LEP, l'accord ne peut être conclu ou le permis délivré que si le MPO est d'avis que l'activité remplit les conditions suivantes :

1. l'activité consiste en des recherches scientifiques sur la conservation des espèces menées par des personnes compétentes;
2. l'activité profite à l'espèce ou est nécessaire à l'augmentation des chances de survie de l'espèce à l'état sauvage;
3. l'activité ne touche l'espèce que de façon incidente.

De plus, les conditions préalables énoncées au paragraphe 73(3) de la LEP doivent également être remplies. Cela signifie que, avant de conclure un accord ou de délivrer un permis, le MPO doit être d'avis que :

a) toutes les solutions de rechange susceptibles de minimiser les conséquences négatives de l'activité pour l'espèce ont été envisagées et la meilleure solution retenue;

b) toutes les mesures possibles seront prises afin de minimiser les conséquences négatives de l'activité pour l'espèce, son habitat essentiel ou la résidence de ses individus;

c) l'activité ne mettra pas en péril la survie ou le rétablissement de l'espèce.

Si les conditions susmentionnées ne peuvent pas être respectées, les promoteurs ne doivent pas commencer leur projet ni le modifier de façon à satisfaire à ces conditions.

Pêches et Océans Canada n'a connaissance d'aucune activité prévue ou en cours dont les effets devront être atténués au-delà des exigences des lois ou des règlements existants, et collaborera avec les Canadiens pour atténuer les répercussions de toute activité future afin d'éviter la destruction de l'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus ou la mise en péril de la survie ou du rétablissement de l'espèce.

Pêches et Océans Canada continuera de mettre en œuvre les dispositions de la LEP et la législation fédérale dans son domaine de compétence et d'informer en permanence les parties intéressées en ce qui concerne les normes et les spécifications techniques relatives aux activités qui pourraient contribuer à la destruction de l'habitat du chabot pygmée du lac Cultus. Ces normes et spécifications sont harmonisées avec celles qui seront requises une fois que l'Arrêté entrera en vigueur. Si de nouvelles données scientifiques confirmant des changements touchant l'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus deviennent disponibles, le plan d'action sera modifié en conséquence et le présent arrêté s'appliquera à l'habitat essentiel révisé, lorsque le plan d'action modifié sera finalisé et publié

addition to the existing regulatory mechanisms and specifically safeguards the critical habitat of the Cultus Pygmy Sculpin through penalties and fines under SARA, resulting from both summary convictions and convictions on indictment.

Fisheries and Oceans Canada provides a single window for proponents to apply for an authorization under paragraph 35(2)(b) of the *Fisheries Act* that will have the same effect as a permit issued under subsection 73(1) of SARA, as provided for by section 74 of SARA. For example, in cases where it is not possible to avoid the destruction of critical habitat, the project would either be unable to proceed, or the proponent could apply to the MFO for a permit under section 73 of SARA, or an authorization under section 35 of the *Fisheries Act* that is compliant with section 74 of SARA. In either case, the SARA permit or *Fisheries Act* authorization would contain terms and conditions considered necessary for protecting the species, minimizing the impact of the authorized activity on the species or providing for its survival or recovery.

In considering applications for authorizations under the *Fisheries Act* that would, if approved, have the same effect as a permit under section 73 of SARA, the MFO is required to form the opinion that the activity is for a purpose set out in subsection 73(2) of SARA, as stated above. Furthermore, the preconditions set out in subsection 73(3) of SARA, as stated above, must also be satisfied.

Under the penalty provisions of SARA, when found guilty of an offence punishable on summary conviction, a corporation other than a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$300,000, a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$50,000, and any other person is liable to a fine of not more than \$50,000 or to imprisonment for a term of not more than one year, or to both. When found guilty of an indictable offence, a corporation other than a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$1,000,000, a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$250,000, and any other person is liable to a fine of not more than \$250,000 or to imprisonment for a term of not more than five years, or to both. It should be noted that maximum fines for a contravention of the prohibitions in subsections 35(1) and 36(3) of the *Fisheries Act* are higher than maximum fines for a contravention of subsection 58(1) of SARA.

dans le Registre public. L'interdiction déclenchée par l'Arrêté constitue un élément dissuasif qui s'ajoute aux mécanismes réglementaires existants et, plus précisément, permet de protéger l'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus par l'imposition de pénalités et d'amendes en vertu de la LEP sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire ou par mise en accusation.

Pêches et Océans Canada offre un guichet unique aux promoteurs qui souhaitent demander, au titre de l'alinéa 35(2)b) de la *Loi sur les pêches*, une autorisation qui aura le même effet qu'un permis délivré en vertu du paragraphe 73(1) de la LEP, comme le prévoit l'article 74 de la LEP. Par exemple, dans les cas où il n'est pas possible d'éviter la destruction de l'habitat essentiel, soit le projet ne peut être réalisé, soit le promoteur demande au MPO un permis au titre de l'article 73 de la LEP ou une autorisation au titre de l'article 35 de la *Loi sur les pêches* qui est conforme à l'article 74 de la LEP. Dans un cas comme dans l'autre, le permis accordé en vertu de la LEP ou l'autorisation délivrée en vertu de la *Loi sur les pêches* contient toutes les conditions jugées nécessaires pour assurer la protection de l'espèce, minimiser les conséquences négatives de l'activité pour elle ou permettre sa survie ou son rétablissement.

Lorsqu'il étudie les demandes d'autorisation au titre de la *Loi sur les pêches* qui, si elles sont approuvées, ont le même effet qu'un permis délivré en vertu de l'article 73 de la LEP, le MPO doit être d'avis qu'il s'agit d'une activité visée au paragraphe 73(2) de la LEP, comme il est indiqué ci-dessus. De plus, les conditions préalables énoncées au paragraphe 73(3) de la LEP doivent également être remplies, comme il est indiqué ci-dessus.

En vertu des dispositions de la LEP visant les peines, lorsqu'une personne morale autre qu'une personne morale sans but lucratif commet une infraction, elle est passible sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire d'une amende maximale de 300 000 \$, alors qu'une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 50 000 \$, et une personne physique est passible d'une amende maximale de 50 000 \$ et d'un emprisonnement maximal d'un an, ou de l'une de ces peines. Lorsqu'une personne morale autre qu'une personne morale sans but lucratif commet une infraction, elle est passible sur déclaration de culpabilité par mise en accusation d'une amende maximale de 1 000 000 \$, alors qu'une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 250 000 \$, et une personne physique est passible d'une amende maximale de 250 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de cinq ans, ou de l'une de ces peines. Il convient de noter que les amendes maximales pour une contravention aux interdictions prévues aux paragraphes 35(1) et 36(3) de la *Loi sur les pêches* sont plus élevées que les amendes maximales pour une contravention au paragraphe 58(1) de la LEP.

Any person planning on undertaking an activity within the critical habitat of the Cultus Pygmy Sculpin should inform himself or herself as to whether that activity might contravene one or more of the prohibitions under SARA and, if so, should contact Fisheries and Oceans Canada.

**Contact**

Julie Stewart  
Director  
Species at Risk Program  
Fisheries and Oceans Canada  
200 Kent Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0E6  
Fax: 613-990-4810  
Email: [SARA\\_LEP@dfo-mpo.gc.ca](mailto:SARA_LEP@dfo-mpo.gc.ca)

Toute personne qui prévoit entreprendre une activité dans l'habitat essentiel du chabot pygmée du lac Cultus devrait se renseigner pour savoir si cette activité pourrait contrevenir à une ou plusieurs des interdictions prévues dans la LEP et, si tel est le cas, elle devrait communiquer avec Pêches et Océans Canada.

**Personne-ressource**

Julie Stewart  
Directrice  
Programme des espèces en péril  
Pêches et Océans Canada  
200, rue Kent  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0E6  
Télécopieur : 613-990-4810  
Courriel : [SARA\\_LEP@dfo-mpo.gc.ca](mailto:SARA_LEP@dfo-mpo.gc.ca)

## Registration

SOR/2019-4 December 19, 2018

## FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, established the Canadian Egg Marketing Agency pursuant to subsection 16(1)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*;

Whereas that Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas the proposed *Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order* is an order of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*<sup>e</sup>, and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Order after being satisfied that it is necessary for the implementation of the marketing plan that that Agency is authorized to implement;

Therefore, the Canadian Egg Marketing Agency, pursuant to paragraphs 22(1)(f) and (g)<sup>f</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and section 10 of Part II of the schedule to the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order*.

Ottawa, December 14, 2018

## Enregistrement

DORS/2019-4 Le 19 décembre 2018

## LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup>, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*<sup>c</sup>, créé l'Office canadien de commercialisation des œufs;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation conformément à cette proclamation;

Attendu que le projet d'ordonnance intitulé *Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)<sup>d</sup> de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>e</sup>, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)f) de cette loi;

Attendu que, en application de l'alinéa 7(1)d)<sup>d</sup> de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet d'ordonnance est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu des alinéas 22(1)f) et g)<sup>f</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup> et de l'article 10 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*<sup>c</sup>, l'Office canadien de commercialisation des œufs prend l'*Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada*, ci-après.

Ottawa, le 14 décembre 2018

<sup>a</sup> C.R.C., c. 646<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 85<sup>c</sup> R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2<sup>d</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)<sup>e</sup> C.R.C., c. 648<sup>f</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 88<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 85<sup>b</sup> L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2<sup>c</sup> C.R.C., ch. 646<sup>d</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)<sup>e</sup> C.R.C., ch. 648<sup>f</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 88

## Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order

## Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada

### Amendment

**1** Subsection 3(2) of the *Canadian Egg Marketing Levies Order*<sup>1</sup> is replaced by the following:

**(2)** Subsection (1) ceases to have effect on March 27, 2020.

### Coming into Force

**2** This Order comes into force on December 30, 2018.

#### EXPLANATORY NOTE

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

This Order amends the *Canadian Egg Marketing Levies Order* to set the levy rate paid by producers for the period ending on March 27, 2020.

### Modification

**1** Le paragraphe 3(2) de l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

**(2)** Le paragraphe (1) cesse d'avoir effet le 27 mars 2020.

### Entrée en vigueur

**2** La présente ordonnance entre en vigueur le 30 décembre 2018.

#### NOTE EXPLICATIVE

*(Cette note ne fait pas partie de l'Ordonnance.)*

Les modifications visent à modifier l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada* afin de fixer les redevances que doivent payer les producteurs pour la période se terminant le 27 mars 2020.

<sup>1</sup> SOR/2003-75

<sup>1</sup> DORS/2003-75

Registration  
SOR/2019-5 December 19, 2018

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, established the Canadian Egg Marketing Agency pursuant to subsection 16(1)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*;

Whereas that Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas that Agency has complied with the requirements of section 4<sup>d</sup> of Part II of the schedule to that Proclamation;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>e</sup> of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*<sup>f</sup>, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)<sup>e</sup> of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that that Agency is authorized to implement;

Therefore, the Canadian Egg Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and section 2 of Part II of the schedule to the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*.

Ottawa, December 14, 2018

Enregistrement  
DORS/2019-5 Le 19 décembre 2018

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup>, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*<sup>c</sup>, créé l'Office canadien de commercialisation des œufs;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation conformément à cette proclamation;

Attendu que cet office s'est conformé aux exigences de l'article 4<sup>d</sup> de la partie II de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)<sup>e</sup> de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>f</sup>, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)f) de cette loi;

Attendu que, en application de l'alinéa 7(1)d)<sup>e</sup> de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup> et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*<sup>c</sup>, l'Office canadien de commercialisation des œufs prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*, ci-après.

Ottawa, le 14 décembre 2018

<sup>a</sup> C.R.C., c. 646

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 85

<sup>c</sup> R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

<sup>d</sup> SOR/99-186 (Sch., s. 4)

<sup>e</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

<sup>f</sup> C.R.C., c. 648

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 85

<sup>b</sup> L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

<sup>c</sup> C.R.C., ch. 646

<sup>d</sup> DORS/99-186, ann., art. 4

<sup>e</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

<sup>f</sup> C.R.C., ch. 648

## Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986

## Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement

### Amendment

**1** Schedule 1 to the *Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*<sup>1</sup> is replaced by Schedule 1 set out in the schedule to these Regulations.

### Modification

**1** L'annexe 1 du *Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*<sup>1</sup> est remplacée par l'annexe 1 figurant à l'annexe du présent règlement.

### Coming into Force

**2** These Regulations come into force on December 30, 2018.

### Entrée en vigueur

**2** Le présent règlement entre en vigueur le 30 décembre 2018.

#### SCHEDULE

(Section 1)

#### SCHEDULE 1

(Sections 2 and 6 and subsection 7(1))

### Limits to Federal Quotas for the Period Beginning on December 30, 2018 and Ending on December 28, 2019

Column 1	Column 2
Province	Limits to Federal Quotas (Number of Dozens of Eggs)
Ontario	260,720,939
Quebec	148,201,377
Nova Scotia	23,470,969
New Brunswick	14,107,483
Manitoba	68,485,059
British Columbia	88,653,981
Prince Edward Island	3,891,490
Saskatchewan	33,184,044
Alberta	74,728,934
Newfoundland and Labrador	10,465,972
Northwest Territories	3,417,279

#### ANNEXE

(article 1)

#### ANNEXE 1

(articles 2 et 6 et paragraphe 7(1))

### Limites des contingents fédéraux pour la période commençant le 30 décembre 2018 et se terminant le 28 décembre 2019

Colonne 1	Colonne 2
Province	Limite des contingents fédéraux (nombre de douzaines d'œufs)
Ontario	260 720 939
Québec	148 201 377
Nouvelle-Écosse	23 470 969
Nouveau-Brunswick	14 107 483
Manitoba	68 485 059
Colombie-Britannique	88 653 981
Île-du-Prince-Édouard	3 891 490
Saskatchewan	33 184 044
Alberta	74 728 934
Terre-Neuve-et-Labrador	10 465 972
Territoires du Nord-Ouest	3 417 279

<sup>1</sup> SOR/86-8; SOR/86-411, s. 1

<sup>1</sup> DORS/86-8; DORS/86-411, art. 1



## EXPLANATORY NOTE

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

The amendment establishes the number of dozens of eggs that producers may market under federal quotas (Schedule 1) for the period beginning on December 30, 2018, and ending on December 28, 2019.

## NOTE EXPLICATIVE

*(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)*

La modification établit le nombre de douzaines d'œufs que les producteurs peuvent commercialiser selon les contingents fédéraux (annexe 1) pour la période commençant le 30 décembre 2018 et se terminant le 28 décembre 2019.

Registration  
SOR/2019-6 December 19, 2018

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, established the Canadian Egg Marketing Agency pursuant to subsection 16(1)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup>;

Whereas that Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas that Agency has complied with the requirements of section 4<sup>d</sup> of Part II of the schedule to that Proclamation;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>e</sup> of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*<sup>f</sup>, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)<sup>e</sup> of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that that Agency is authorized to implement;

Therefore, the Canadian Egg Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and section 2 of Part II of the schedule to the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*.

Ottawa, December 14, 2018

Enregistrement  
DORS/2019-6 Le 19 décembre 2018

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup>, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*<sup>c</sup>, créé l'Office canadien de commercialisation des œufs;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation conformément à cette proclamation;

Attendu que cet office s'est conformé aux exigences de l'article 4<sup>d</sup> de la partie II de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)<sup>e</sup> de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>f</sup>, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)f) de cette loi;

Attendu que, en application de l'alinéa 7(1)d)<sup>e</sup> de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup> et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*<sup>c</sup>, l'Office canadien de commercialisation des œufs prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*, ci-après.

Ottawa, le 14 décembre 2018

<sup>a</sup> C.R.C., c. 646

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 85

<sup>c</sup> R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

<sup>d</sup> SOR/99-186 (Sch., s. 4)

<sup>e</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

<sup>f</sup> C.R.C., c. 648

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 85

<sup>b</sup> L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

<sup>c</sup> C.R.C., ch. 646

<sup>d</sup> DORS/99-186, ann., art. 4

<sup>e</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

<sup>f</sup> C.R.C., ch. 648

**Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986****Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement****Amendment**

**1** The heading of Schedule 1.1 to the *Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*<sup>1</sup> is replaced by the following:

Limits to Special Temporary Market Requirement Quotas for the Period Beginning on December 30, 2018 and Ending on December 28, 2019

**Coming into Force**

**2** These Regulations come into force on December 30, 2018.

**EXPLANATORY NOTE**

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

The amendment establishes the number of dozens of eggs that producers may market under special temporary market requirement quotas (Schedule 1.1) for the period beginning on December 30, 2018, and ending on December 28, 2019.

**Modification**

**1** Le titre de l'annexe 1.1 du *Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit:

Limites des contingents spéciaux pour les besoins temporaires du marché pour la période commençant le 30 décembre 2018 et se terminant le 28 décembre 2019

**Entrée en vigueur**

**2** Le présent règlement entre en vigueur le 30 décembre 2018.

**NOTE EXPLICATIVE**

*(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)*

La modification établit le nombre de douzaines d'œufs que les producteurs peuvent commercialiser selon les contingents spéciaux pour les besoins temporaires du marché (annexe 1.1) pour la période commençant le 30 décembre 2018 et se terminant le 28 décembre 2019.

<sup>1</sup> SOR/86-8; SOR/86-411, s. 1

<sup>1</sup> DORS/86-8; DORS/86-411, art. 1

Registration  
SOR/2019-7 December 19, 2018

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, established the Canadian Egg Marketing Agency pursuant to subsection 16(1)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*;

Whereas that Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas that Agency has complied with the requirements of section 4<sup>d</sup> of Part II of the schedule to that Proclamation;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>e</sup> of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*<sup>f</sup>, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)<sup>e</sup> of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that that Agency is authorized to implement;

Therefore, the Canadian Egg Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and section 2 of Part II of the schedule to the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*.

Ottawa, December 14, 2018

Enregistrement  
DORS/2019-7 Le 19 décembre 2018

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup>, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*<sup>c</sup>, créé l'Office canadien de commercialisation des œufs;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation conformément à cette proclamation;

Attendu que cet office s'est conformé aux exigences de l'article 4<sup>d</sup> de la partie II de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)<sup>e</sup> de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>f</sup>, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)f) de cette loi;

Attendu que, en application de l'alinéa 7(1)d)<sup>e</sup> de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup> et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*<sup>c</sup>, l'Office canadien de commercialisation des œufs prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*, ci-après.

Ottawa, le 14 décembre 2018

<sup>a</sup> C.R.C., c. 646

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 85

<sup>c</sup> R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

<sup>d</sup> SOR/99-186 (Sch., s. 4)

<sup>e</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

<sup>f</sup> C.R.C., c. 648

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 85

<sup>b</sup> L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

<sup>c</sup> C.R.C., ch. 646

<sup>d</sup> DORS/99-186, ann., art. 4

<sup>e</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

<sup>f</sup> C.R.C., ch. 648

## Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986

## Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement

### Amendment

**1** Schedule 1.2 to the *Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*<sup>1</sup> is replaced by Schedule 1.2 set out in the schedule to these Regulations.

### Modification

**1** L'annexe 1.2 du *Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*<sup>1</sup> est remplacée par l'annexe 1.2 figurant à l'annexe du présent règlement.

### Coming into Force

**2** These Regulations come into force on December 30, 2018.

### Entrée en vigueur

**2** Le présent règlement entre en vigueur le 30 décembre 2018.

#### SCHEDULE

(Section 1)

#### SCHEDULE 1.2

(Section 2 and subsection 7.1(1))

### Limits to Egg for Processing Quotas for the Period Beginning on December 30, 2018 and Ending on December 28, 2019

Column 1	Column 2
Province	Limits to Egg for Processing Quotas (Number of Dozens of Eggs)
Ontario	19,523,979
Quebec	7,632,000
Nova Scotia	0
New Brunswick	0
Manitoba	5,088,000
British Columbia	2,544,000
Prince Edward Island	0
Saskatchewan	3,180,000
Alberta	636,000
Newfoundland and Labrador	0
Northwest Territories	0

#### ANNEXE

(article 1)

#### ANNEXE 1.2

(article 2 et paragraphe 7.1(1))

### Limites des contingents de transformation pour la période commençant le 30 décembre 2018 et se terminant le 28 décembre 2019

Colonne 1	Colonne 2
Province	Limite des contingents de transformation (nombre de douzaines d'œufs)
Ontario	19 523 979
Québec	7 632 000
Nouvelle-Écosse	0
Nouveau-Brunswick	0
Manitoba	5 088 000
Colombie-Britannique	2 544 000
Île-du-Prince-Édouard	0
Saskatchewan	3 180 000
Alberta	636 000
Terre-Neuve-et-Labrador	0
Territoires du Nord-Ouest	0

<sup>1</sup> SOR/86-8; SOR/86-411, s. 1

<sup>1</sup> DORS/86-8; DORS/86-411, art. 1

## EXPLANATORY NOTE

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

The amendment establishes the number of dozens of eggs that producers may market under egg for processing quotas (Schedule 1.2) during the period beginning on December 30, 2018, and ending on December 28, 2019.

## NOTE EXPLICATIVE

*(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)*

La modification établit le nombre de douzaines d'œufs que les producteurs peuvent commercialiser selon les contingents de transformation (annexe 1.2) pour la période commençant le 30 décembre 2018 et se terminant le 28 décembre 2019.

Registration  
SOR/2019-8 December 21, 2018

INDIAN ACT

Whereas by Order in Council P.C. 1701 of March 25, 1952, it was declared that the council of the Loon Lake Band, in Saskatchewan, shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*<sup>a</sup>;

Whereas the name of the band was changed to the Makwa Sahgaiehcan First Nation;

Whereas the council of that First Nation adopted a resolution, dated March 12, 2018, requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development add the name of that First Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act*<sup>b</sup>;

And whereas that Minister no longer deems it advisable for the good government of that First Nation that its council be selected by elections held in accordance with the *Indian Act*<sup>a</sup>;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Makwa Sahgaiehcan)*.

Gatineau, December 16, 2018

Carolyn Bennett  
Minister of Indian Affairs and  
Northern Development

**Order Amending the Indian Bands Council  
Elections Order (Makwa Sahgaiehcan)**

Amendment

**1** Item 15 of Part III of Schedule I to the *Indian Bands Council Elections Order*<sup>1</sup> is repealed.

Coming into Force

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

<sup>a</sup> R.S., c. I-5

<sup>b</sup> S.C. 2014, c. 5

<sup>1</sup> SOR/97-138

Enregistrement  
DORS/2019-8 Le 21 décembre 2018

LOI SUR LES INDIENS

Attendu que, dans le décret C.P. 1701 du 25 mars 1952, il a été déclaré que le conseil de la bande de Loon Lake, en Saskatchewan, serait constitué au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*<sup>a</sup>;

Attendu que le nom de la bande a été remplacé par Première Nation de Makwa Sahgaiehcan;

Attendu que le conseil de la première nation a adopté une résolution le 12 mars 2018 dans laquelle il demande à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien d'ajouter le nom de la première nation à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*<sup>b</sup>;

Attendu que la ministre ne juge plus utile à la bonne administration de la première nation que le conseil de celle-ci soit constitué au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*<sup>a</sup>,

À ces causes, en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*<sup>a</sup>, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Makwa Sahgaiehcan)*, ci-après.

Gatineau, le 16 décembre 2018

La ministre des Affaires indiennes et du Nord  
canadien  
Carolyn Bennett

**Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du  
conseil de bandes indiennes (Makwa  
Sahgaiehcan)**

Modification

**1** L'article 15 de la partie III de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*<sup>1</sup> est abrogé.

Entrée en vigueur

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

<sup>a</sup> L.R., ch. I-5

<sup>b</sup> L.C. 2014, ch. 5

<sup>1</sup> DORS/97-138

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the orders.)

### Issues

First Nations that hold their elections under the *Indian Act* and that are seeking a change to their electoral system by opting in the *First Nations Elections Act* must be concurrently removed from the *Indian Bands Council Elections Order*, made under the *Indian Act*, and added to the schedule to the *First Nations Elections Act*.

The Makwa Sahgaiehcan First Nation, in Saskatchewan, has requested, by resolution of its council, to be removed from the election regime of the *Indian Act*, i.e. Schedule I of the *Indian Bands Council Elections Order*, and to be added to the schedule to the *First Nations Elections Act*.

### Background

Subsection 74(1) of the *Indian Act* provides authority for the Minister of Indian Affairs and Northern Development to make an order providing that the council of a band shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*. First Nations for which such an order has been made are listed in the *Indian Bands Council Elections Order*.

Section 3 of the *First Nations Elections Act* provides authority for the Minister of Indian Affairs and Northern Development to make an order to add the name of a First Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act*, after which the council of that First Nation shall be selected by elections held in accordance with the Act.

### Objectives

By virtue of two orders respectively made under subsection 74(1) of the *Indian Act* and section 3 of the *First Nations Elections Act* by the Minister of Indian Affairs and Northern Development, the Makwa Sahgaiehcan First Nation is

- removed from the *Indian Bands Council Elections Order*, thereby terminating the application of the election provisions of the *Indian Act* for the First Nation; and
- added to the *First Nations Elections Act*, thereby confirming that the First Nation's elections are held under that Act.

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

(Ce résumé ne fait pas partie des arrêtés.)

### Enjeux

Les Premières Nations qui tiennent leurs élections en vertu de la *Loi sur les Indiens* et qui demandent un changement à leur système électoral afin d'adhérer à la *Loi sur les élections au sein de premières nations* doivent être simultanément soustraites de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, conformément à la *Loi sur les Indiens*, et ajoutées à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*.

La Première Nation de Makwa Sahgaiehcan, de la Saskatchewan, a demandé, au moyen d'une résolution de son conseil, d'être retirée des dispositions électorales de la *Loi sur les Indiens*, c'est-à-dire l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, et d'être ajoutée à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*.

### Contexte

Le paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* confère au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le pouvoir de prendre un arrêté selon lequel le conseil d'une bande doit être constitué au moyen d'élections tenues en vertu de la *Loi sur les Indiens*. Les Premières Nations pour lesquelles un tel arrêté a été pris figurent à l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*.

L'article 3 de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* confère au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le pouvoir de prendre un arrêté afin d'ajouter le nom d'une Première Nation à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*, au terme duquel le conseil de cette Première Nation doit être constitué au moyen d'élections tenues en vertu de la Loi.

### Objectifs

Aux termes de deux arrêtés pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien respectivement en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* et de l'article 3 de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*, la Première Nation de Makwa Sahgaiehcan est :

- retranchée de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, ce qui, par le fait même, retire l'application des dispositions de la *Loi sur les Indiens* relatives aux élections pour cette Première Nation;
- ajoutée à la *Loi sur les élections au sein de premières nations*, ce qui, par le fait même, confirme que les élections de la Première Nation sont tenues en vertu de cette loi.



## Description

The *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Makwa Sahgaiehcan)*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, removes the application of the election provisions of the *Indian Act* for the Makwa Sahgaiehcan First Nation. The *Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Makwa Sahgaiehcan)*, made pursuant to section 3 of that Act, adds the Makwa Sahgaiehcan First Nation under the *First Nations Elections Act* and fixes the date of the first election of the council under that Act at February 18, 2019.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to these orders, as they do not result in any administrative costs or savings to business.

### Small business lens

The small business lens does not apply to these orders, as they do not result in any costs for small business.

### Consultation

Given that opting into the *First Nations Elections Act* is made at the request of the Makwa Sahgaiehcan First Nation, it is not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by the First Nation with its members.

The council of the Makwa Sahgaiehcan First Nation has indicated that a consultation and engagement exercise was undertaken with community members to consider the adoption of the *First Nations Elections Act* for the election of its chief and councillors.

### Rationale

The Makwa Sahgaiehcan First Nation is removed from the *Indian Bands Council Elections Order* pursuant to the *Indian Act* and is added to the schedule to the *First Nations Elections Act* at the request of the council of the First Nation, which believes that the *First Nations Elections Act* presents a better electoral option that will benefit its community.

### Implementation, enforcement and service standards

There are no compliance and enforcement requirements and no implementation or ongoing costs which can be directly associated with terminating the application of the

## Description

L'Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (*Makwa Sahgaiehcan*), pris en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, retire l'application des dispositions de la *Loi sur les Indiens* relatives aux élections pour la Première Nation de Makwa Sahgaiehcan. L'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations (Makwa Sahgaiehcan)*, pris en vertu de l'article 3 de la Loi, ajoute la Première Nation de Makwa Sahgaiehcan sous la *Loi sur les élections au sein de premières nations* et fixe la date de la première élection de son conseil sous cette loi au 18 février 2019.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas aux présents arrêtés, car ils n'impliquent aucune augmentation ou réduction des coûts administratifs envers les entreprises.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux présents arrêtés, car ils n'entraînent aucun coût pour les petites entreprises.

### Consultation

Compte tenu du fait que la demande d'adhérer au régime de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* relève de la décision de la Première Nation de Makwa Sahgaiehcan, il n'est pas jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui ont été menées par la Première Nation auprès de ses membres.

Le conseil de la Première Nation de Makwa Sahgaiehcan a indiqué qu'un exercice de consultation et de mobilisation auprès des membres de sa collectivité a eu lieu afin de considérer l'adoption de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* pour l'élection de son chef et de son conseil.

### Justification

La Première Nation de Makwa Sahgaiehcan est retirée de l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes en vertu de la *Loi sur les Indiens* et est ajoutée à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* à la demande du conseil de la Première Nation, qui croit donc que la *Loi sur les élections au sein de premières nations* offre une meilleure option électorale qui s'avérera bénéfique pour sa collectivité.

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

Aucune exigence en matière de conformité et d'application et aucuns frais de mise en œuvre ou frais permanents ne peuvent être associés au retrait de l'application des

election provisions of the *Indian Act* and amending the schedule to the *First Nations Elections Act*.

In compliance with the *First Nations Elections Act* and the *First Nations Elections Regulations*, the conduct of elections and disputes arising from them are the responsibility of the Makwa Sahgaiehcan First Nation and the electoral officer appointed by the First Nation; however, the *First Nations Elections Act* provides that an election can be contested by application to a federal or provincial court. The offences and penalties provided in the *First Nations Elections Act* — which are enforced by local law enforcement and prosecuted by the Public Prosecution Service of Canada — will deter questionable election activities, such as vote buying, bribery and voter intimidation. Under the *First Nations Elections Act*, the courts are able to impose fines and terms of imprisonment on persons found guilty of an offence.

#### Contact

Yves Denoncourt  
Acting Director  
Governance Operations Directorate  
Lands and Economic Development  
Email: [yves.denoncourt@canada.ca](mailto:yves.denoncourt@canada.ca)

dispositions de la *Loi sur les Indiens* relatives aux élections et à la modification de l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*.

En conformité avec la *Loi sur les élections au sein de premières nations* et le *Règlement sur les élections au sein de premières nations*, la tenue d'élections de même que les conflits en découlant relèvent dorénavant de la responsabilité de la Première Nation de Makwa Sahgaiehcan et du président d'élection désigné par la Première Nation. Cependant, la *Loi sur les élections au sein de premières nations* stipule qu'une élection peut, par requête, être contestée devant la Cour fédérale ou le tribunal compétent d'une cour provinciale. Les infractions et les peines prévues dans la *Loi sur les élections au sein de premières nations* — qui seront appliquées par les services de police locaux et prises en charge par le Service des poursuites pénales du Canada — mettront un frein aux activités électorales suspectes comme l'achat de bulletins, l'offre de pots-de-vin et l'intimidation des électeurs. La *Loi sur les élections au sein de premières nations* donne le pouvoir aux tribunaux d'imposer des amendes et des peines de prison aux personnes reconnues coupables d'une infraction.

#### Personne-ressource

Yves Denoncourt  
Directeur intérimaire  
Direction des opérations de gouvernance  
Terres et développement économique  
Courriel : [yves.denoncourt@canada.ca](mailto:yves.denoncourt@canada.ca)

Registration  
SOR/2019-9 December 21, 2018

## FIRST NATIONS ELECTIONS ACT

Whereas the council of the Makwa Sahgaiehcan First Nation adopted a resolution, dated March 12, 2018, requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development add the name of that First Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act*<sup>a</sup>;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 3 of the *First Nations Elections Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Makwa Sahgaiehcan)*.

Gatineau, December 16, 2018

Carolyn Bennett  
Minister of Indian Affairs and  
Northern Development

### Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Makwa Sahgaiehcan)

## Amendment

**1** The Schedule to the *First Nations Elections Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following in numerical order:

58 Makwa Sahgaiehcan First Nation

## First Election Date

**2** In accordance with subsection 3(2) of the *First Nations Elections Act*, the date of the first election of the council of the Makwa Sahgaiehcan First Nation is fixed as February 18, 2019.

## Coming into Force

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

<sup>a</sup> S.C. 2014, c. 5  
<sup>1</sup> S.C. 2014, c. 5

Enregistrement  
DORS/2019-9 Le 21 décembre 2018

## LOI SUR LES ÉLECTIONS AU SEIN DE PREMIÈRES NATIONS

Attendu que le conseil de la Première Nation de Makwa Sahgaiehcan a adopté une résolution le 12 mars 2018 dans laquelle il demande à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien d'ajouter le nom de la première nation à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*<sup>a</sup>,

À ces causes, en vertu de l'article 3 de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*<sup>a</sup>, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Makwa Sahgaiehcan)*, ci-après.

Gatineau, le 16 décembre 2018

La ministre des Affaires indiennes et du Nord  
canadien  
Carolyn Bennett

### Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Makwa Sahgaiehcan)

## Modification

**1** L'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

58 Première Nation de Makwa Sahgaiehcan

## Date de la première élection

**2** En application du paragraphe 3(2) de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*, la date de la première élection du conseil de la Première Nation de Makwa Sahgaiehcan est fixée au 18 février 2019.

## Entrée en vigueur

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

<sup>a</sup> L.C. 2014, ch. 5  
<sup>1</sup> L.C. 2014, ch. 5

**N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at [page 47](#), following SOR/2019-8.**

**N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de cet arrêté se trouve à la [page 47](#), à la suite du DORS/2019-8.**

Registration  
SOR/2019-10 December 21, 2018

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Agency Proclamation*<sup>a</sup>, established the Canadian Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Agency pursuant to subsection 39(1)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup>;

Whereas that Agency has been empowered to implement a promotion and research plan pursuant to that Proclamation;

Whereas the proposed *Order Amending the Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order* is an order of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*<sup>e</sup>, and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 42(1)(d)<sup>b</sup> of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Order after being satisfied that it is necessary for the implementation of the promotion and research plan that that Agency is authorized to implement;

Therefore, the Canadian Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Agency, pursuant to paragraphs 42(1)(d)<sup>b</sup> and (e)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and section 10 of the schedule to the *Canadian Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Agency Proclamation*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Amending the Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order*.

Calgary, December 17, 2018

Enregistrement  
DORS/2019-10 Le 21 décembre 2018

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Attendu que, en vertu du paragraphe 39(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup>, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie*<sup>c</sup>, créé l'Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de promotion et de recherche conformément à cette proclamation;

Attendu que le projet d'ordonnance intitulé *Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)<sup>d</sup> de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>e</sup>, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 42(1)d)<sup>a</sup> de cette loi;

Attendu que, en application de l'alinéa 7(1)d)<sup>d</sup> de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet d'ordonnance est nécessaire à l'exécution du plan de promotion et de recherche que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu des alinéas 42(1)d)<sup>a</sup> et e)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup> et de l'article 10 de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie*<sup>c</sup>, l'Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie prend l'*Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie*, ci-après.

Calgary, le 17 décembre 2018

<sup>a</sup> SOR/2002-48

<sup>b</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 12

<sup>c</sup> R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

<sup>d</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

<sup>e</sup> C.R.C., c. 648

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 3, art. 12

<sup>b</sup> L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

<sup>c</sup> DORS/2002-48

<sup>d</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

<sup>e</sup> C.R.C., ch. 648

## Order Amending the Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order

## Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie

### Amendment

**1** The portion of paragraphs 2(b) and (c) of the table to section 4 of the *Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order*<sup>1</sup> in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Levy (\$)
2 (b)	10.59
(c)	10.05

### Coming into Force

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

### EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order establishes the levy to be paid to the Canadian Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Agency by a resident of Quebec who sells cull cows and/or fed cattle through interprovincial trade.

### Modification

**1** Le passage des alinéas 2b) et c) du tableau de l'article 4 de l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie*<sup>1</sup> figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Redevance (\$)
2 b)	10,59
c)	10,05

### Entrée en vigueur

**2** La présente ordonnance entre en vigueur à la date de son enregistrement.

### NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie de l'Ordonnance.)

Cette ordonnance établit la redevance à payer à l'Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucheries par un résident du Québec qui vend des vaches de réforme et/ou des bovins d'abattage sur le marché interprovincial.

<sup>1</sup> SOR/2016-236

<sup>1</sup> DORS/2016-236

Registration  
SOR/2019-11 December 21, 2018

AERONAUTICS ACT

P.C. 2018-1613 December 20, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraph 4.4(2)(b)<sup>a</sup>, section 4.9<sup>b</sup> and paragraphs 7.6(1)(a)<sup>c</sup> and (b)<sup>d</sup> of the *Aeronautics Act*<sup>e</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Remotely Piloted Aircraft Systems)*.

### Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Remotely Piloted Aircraft Systems)

## Amendments

**1 (1) The definitions *model aircraft* and *unmanned air vehicle* in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*<sup>1</sup> are repealed.**

**(2) The definitions *crew member* and *owner* in subsection 101.01(1) of the Regulations are replaced by the following:**

***crew member*** means a person who is assigned to duty in an aircraft during flight time, or assigned to duty related to the operation of a remotely piloted aircraft system during flight time; (*membre d'équipage*)

***owner***, in respect of an aircraft or remotely piloted aircraft system, means the person who has legal custody and control of the aircraft or system; (*propriétaire*)

**(3) Subsection 101.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

***remotely piloted aircraft*** means a navigable aircraft, other than a balloon, rocket or kite, that is operated by a pilot who is not on board; (*aéronef télépilote*)

<sup>a</sup> R.S., c. 33 (1st Suppl.), s. 1

<sup>b</sup> S.C. 2014, c. 39, s. 144

<sup>c</sup> S.C. 2015, c. 20, s. 12

<sup>d</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 18

<sup>e</sup> R.S., c. A-2

<sup>1</sup> SOR/96-433

Enregistrement  
DORS/2019-11 Le 21 décembre 2018

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

C.P. 2018-1613 Le 20 décembre 2018

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'alinéa 4.4(2)b)<sup>a</sup>, de l'article 4.9<sup>b</sup> et des alinéas 7.6(1)a)<sup>c</sup> et b)<sup>d</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*<sup>e</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (systèmes d'aéronefs télépilotes)*, ci-après.

### Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (systèmes d'aéronefs télépilotes)

## Modifications

**1 (1) Les définitions de *modèle réduit d'aéronef* et de *véhicule aérien non habité*, au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*<sup>1</sup>, sont abrogées.**

**(2) Les définitions de *membre d'équipage* et de *propriétaire*, au paragraphe 101.01(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :**

***membre d'équipage*** La personne qui, selon le cas :

**a)** est chargée de fonctions à bord d'un aéronef pendant le temps de vol;

**b)** est chargée de fonctions liées à l'utilisation d'un système d'aéronef télépilote pendant le temps de vol. (*crew member*)

***propriétaire*** Dans le cas d'un aéronef ou d'un système d'aéronef télépilote, la personne qui en a la garde et la responsabilité légales. (*owner*)

**(3) Le paragraphe 101.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

***aéronef télépilote*** Aéronef navigable utilisé par un pilote qui n'est pas à son bord, à l'exclusion d'un cerf-volant, d'une fusée ou d'un ballon. (*remotely piloted aircraft*)

<sup>a</sup> L.R., ch. 33 (1<sup>er</sup> suppl.), art. 1

<sup>b</sup> L.C. 2014, ch. 39, art. 144

<sup>c</sup> L.C. 2015, ch. 20, art. 12

<sup>d</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 18

<sup>e</sup> L.R., ch. A-2

<sup>1</sup> DORS/96-433

**remotely piloted aircraft system** or **RPAS** means a set of configurable elements consisting of a remotely piloted aircraft, its control station, the command and control links and any other system elements required during flight operation; (*système d'aéronef télépiloté* ou *SATP*)

**small remotely piloted aircraft** means a remotely piloted aircraft that has a maximum take-off weight of at least 250 g (0.55 pounds) but not more than 25 kg (55 pounds); (*petit aéronef télépiloté*)

**2 Section 102.01 of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):**

**(b.1)** remotely piloted aircraft that are operated indoors or underground; or

**3 Paragraph 102.01(c) of the Regulations is replaced by the following:**

**(c)** rockets, hovercraft or wing-in-ground-effect machines, unless otherwise indicated in these Regulations.

**4 The reference “Section 602.01” in column I of Subpart 2 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is replaced by the following:**

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Section 602.01.1	5,000	25,000

**5 The reference “Section 602.41” in column I of Subpart 2 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are repealed.**

**6 Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after Part VIII:**

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
<b>PART IX — REMOTELY PILOTED AIRCRAFT SYSTEMS</b>		
Section 900.06	1,000	5,000
<b>SUBPART 1 — SMALL REMOTELY PILOTED AIRCRAFT</b>		
Section 901.02	1,000	5,000
Section 901.03	1,000	5,000
Subsection 901.07(1)	1,000	5,000

**petit aéronef télépiloté** Aéronef télépiloté dont la masse maximale au décollage est d'au moins 250 g (0,55 livre) et d'au plus 25 kg (55 livres). (*small remotely piloted aircraft*)

**système d'aéronef télépiloté** ou **SATP** Ensemble d'éléments configurables comprenant un aéronef télépiloté, un poste de contrôle, des liaisons de commande et de contrôle et d'autres éléments nécessaires pendant les opérations aériennes. (*remotely piloted aircraft system* or *RPAS*)

**2 L'article 102.01 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :**

**b.1)** aux aéronefs télépilotés qui sont utilisés à l'intérieur ou sous terre;

**3 L'alinéa 102.01c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**c)** aux fusées, aux véhicules à coussins d'air et aux appareils munis d'ailes en effet de sol, sauf disposition contraire du présent règlement.

**4 La mention « Article 602.01 » qui figure dans la colonne I de la sous-partie 2 de la partie VI de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Article 602.01.1	5 000	25 000

**5 La mention « Article 602.41 » qui figure dans la colonne I de la sous-partie 2 de la partie VI de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I et les montants figurant dans la colonne II du même règlement sont abrogés.**

**6 L'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la partie VIII, de ce qui suit :**

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
<b>PARTIE IX — SYSTÈMES D'AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS</b>		
Article 900.06	1 000	5 000
<b>SOUS-PARTIE 1 — PETITS AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS</b>		
Article 901.02	1 000	5 000
Article 901.03	1 000	5 000
Paragraphe 901.07(1)	1 000	5 000



Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)		Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Individual	Corporation		Personne physique	Personne morale
Section 901.08	1,000	5,000	Article 901.08	1 000	5 000
Section 901.09	1,000	5,000	Article 901.09	1 000	5 000
Subsection 901.11(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.11(1)	1 000	5 000
Subsection 901.12(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.12(1)	1 000	5 000
Section 901.13	1,000	5,000	Article 901.13	1 000	5 000
Subsection 901.14(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.14(1)	1 000	5 000
Subsection 901.14(2)	1,000	5,000	Paragraphe 901.14(2)	1 000	5 000
Section 901.15	1,000	5,000	Article 901.15	1 000	5 000
Section 901.16	1,000	5,000	Article 901.16	1 000	5 000
Section 901.17	1,000	5,000	Article 901.17	1 000	5 000
Section 901.18	1,000	5,000	Article 901.18	1 000	5 000
Subsection 901.19(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.19(1)	1 000	5 000
Subsection 901.19(2)	3,000	15,000	Paragraphe 901.19(2)	3 000	15 000
Subsection 901.20(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.20(1)	1 000	5 000
Subsection 901.20(2)	1,000	5,000	Paragraphe 901.20(2)	1 000	5 000
Subsection 901.20(3)	1,000	5,000	Paragraphe 901.20(3)	1 000	5 000
Subsection 901.20(4)	1,000	5,000	Paragraphe 901.20(4)	1 000	5 000
Section 901.21	1,000	5,000	Article 901.21	1 000	5 000
Section 901.22	3,000	15,000	Article 901.22	3 000	15 000
Subsection 901.23(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.23(1)	1 000	5 000
Subsection 901.23(3)	1,000	5,000	Paragraphe 901.23(3)	1 000	5 000
Subsection 901.23(4)	1,000	5,000	Paragraphe 901.23(4)	1 000	5 000
Section 901.24	1,000	5,000	Article 901.24	1 000	5 000
Subsection 901.25(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.25(1)	1 000	5 000
Section 901.26	1,000	5,000	Article 901.26	1 000	5 000
Section 901.27	1,000	5,000	Article 901.27	1 000	5 000
Paragraph 901.28(a)	1,000	5,000	Alinéa 901.28a)	1 000	5 000
Paragraph 901.28(b)	1,000	5,000	Alinéa 901.28b)	1 000	5 000
Paragraph 901.28(c)	1,000	5,000	Alinéa 901.28c)	1 000	5 000
Section 901.29	1,000	5,000	Article 901.29	1 000	5 000
Section 901.30	1,000	5,000	Article 901.30	1 000	5 000
Section 901.31	1,000	5,000	Article 901.31	1 000	5 000
Section 901.32	1,000	5,000	Article 901.32	1 000	5 000
Section 901.33	1,000	5,000	Article 901.33	1 000	5 000
Section 901.34	1,000	5,000	Article 901.34	1 000	5 000
Subsection 901.35(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.35(1)	1 000	5 000
Subsection 901.35(2)	1,000	5,000	Paragraphe 901.35(2)	1 000	5 000
Section 901.36	1,000	5,000	Article 901.36	1 000	5 000
Section 901.37	1,000	5,000	Article 901.37	1 000	5 000

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)		Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Individual	Corporation		Personne physique	Personne morale
Section 901.38	1,000	5,000	Article 901.38	1 000	5 000
Subsection 901.39(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.39(1)	1 000	5 000
Subsection 901.39(2)	1,000	5,000	Paragraphe 901.39(2)	1 000	5 000
Subsection 901.40(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.40(1)	1 000	5 000
Subsection 901.41(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.41(1)	1 000	5 000
Section 901.42	1,000	5,000	Article 901.42	1 000	5 000
Subsection 901.43(1)	5,000	25,000	Paragraphe 901.43(1)	5 000	25 000
Section 901.44	1,000	5,000	Article 901.44	1 000	5 000
Section 901.45	1,000	5,000	Article 901.45	1 000	5 000
Subsection 901.46(1)	3,000	15,000	Paragraphe 901.46(1)	3 000	15 000
Subsection 901.47(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.47(1)	1 000	5 000
Subsection 901.47(2)	1,000	5,000	Paragraphe 901.47(2)	1 000	5 000
Subsection 901.47(3)	1,000	5,000	Paragraphe 901.47(3)	1 000	5 000
Subsection 901.48(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.48(1)	1 000	5 000
Subsection 901.48(2)	1,000	5,000	Paragraphe 901.48(2)	1 000	5 000
Subsection 901.48(3)	1,000	5,000	Paragraphe 901.48(3)	1 000	5 000
Subsection 901.49(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.49(1)	1 000	5 000
Subsection 901.49(2)	1,000	5,000	Paragraphe 901.49(2)	1 000	5 000
Subsection 901.54(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.54(1)	1 000	5 000
Subsection 901.56(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.56(1)	1 000	5 000
Subsection 901.56(2)	1,000	5,000	Paragraphe 901.56(2)	1 000	5 000
Section 901.57	1,000	5,000	Article 901.57	1 000	5 000
Section 901.58	1,000	5,000	Article 901.58	1 000	5 000
Subsection 901.63(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.63(1)	1 000	5 000
Subsection 901.65(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.65(1)	1 000	5 000
Subsection 901.65(2)	1,000	5,000	Paragraphe 901.65(2)	1 000	5 000
Section 901.66	1,000	5,000	Article 901.66	1 000	5 000
Section 901.67	1,000	5,000	Article 901.67	1 000	5 000
Subsection 901.69(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.69(1)	1 000	5 000
Section 901.70	1,000	5,000	Article 901.70	1 000	5 000
Subsection 901.71(1)	1,000	5,000	Paragraphe 901.71(1)	1 000	5 000
Section 901.72	1,000	5,000	Article 901.72	1 000	5 000
Section 901.73	1,000	5,000	Article 901.73	1 000	5 000
Subsection 901.76(1)	3,000	15,000	Paragraphe 901.76(1)	3 000	15 000
Section 901.77	3,000	15,000	Article 901.77	3 000	15 000
Section 901.78	3,000	15,000	Article 901.78	3 000	15 000
Subsection 901.79(1)	3,000	15,000	Paragraphe 901.79(1)	3 000	15 000
Subsection 901.79(2)	3,000	15,000	Paragraphe 901.79(2)	3 000	15 000
Section 901.82	3,000	15,000	Article 901.82	3 000	15 000

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
	Section 901.84	1,000
Paragraph 901.86(a)	1,000	5,000
Paragraph 901.86(b)	1,000	5,000
Section 901.87	1,000	5,000
<b>SUBPART 2 – [RESERVED]</b>		
<b>SUBPART 3 – SPECIAL FLIGHT OPERATIONS – REMOTELY PILOTED AIRCRAFT SYSTEMS</b>		
Section 903.01	1,000	5,000

**7 Schedule II to Subpart 4 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after paragraph 3(c):**

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge (\$)
3	(d) a small remotely piloted aircraft registration .....	5

**8 Schedule IV to Subpart 4 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after item 25:**

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge (\$)
26	Conduct of the taking or retaking of an examination for a pilot certificate – small remotely piloted aircraft (VLOS) – basic operations or a pilot certificate – small remotely piloted aircraft (VLOS) – advanced operations, or for recency requirements	10
27	Conduct of the taking or retaking of an examination for a flight reviewer rating	50
28	Issuance of a pilot certificate – small remotely piloted aircraft (VLOS) – advanced operations	25
29	Endorsement of a pilot certificate – small remotely piloted aircraft (VLOS) – advanced operations with a flight reviewer rating	125

**9 Subsection 200.02(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**200.02 (1)** Subject to subsection (2), this Part applies in respect of all Canadian aircraft, other than remotely

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
	Article 901.84	1 000
Alinéa 901.86a)	1 000	5 000
Alinéa 901.86b)	1 000	5 000
Article 901.87	1 000	5 000
<b>SOUS-PARTIE 2 – [RÉSERVÉE]</b>		
<b>SOUS-PARTIE 3 – OPÉRATIONS AÉRIENNES SPÉCIALISÉES – SYSTÈMES D’AÉRONEFS TÉLÉPILOTÉS</b>		
Article 903.01	1 000	5 000

**7 L’annexe II de la sous-partie 4 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après l’alinéa 3c), de ce qui suit :**

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances (\$)
3	d) une immatriculation d’un petit aéronef télépiloté.....	5

**8 L’annexe IV de la sous-partie 4 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après l’article 25, de ce qui suit :**

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances (\$)
26	Tenue d’un examen ou d’une reprise d’examen pour un certificat de pilote – petit aéronef télépiloté (VLOS) – opérations de base ou un certificat de pilote – petit aéronef télépiloté (VLOS) – opérations avancées, ou pour la mise à jour des connaissances	10
27	Tenue d’un examen ou d’une reprise d’examen pour une qualification d’évaluateur de vol	50
28	Délivrance d’un certificat de pilote – petit aéronef télépiloté (VLOS) – opérations avancées	25
29	Annotation d’une qualification d’évaluateur de vol sur un certificat de pilote – petit aéronef télépiloté (VLOS) – opérations avancées	125

**9 Le paragraphe 200.02(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**200.02 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s’applique aux aéronefs canadiens, à l’exclusion des

piloted aircraft, operated in or outside Canada and section 202.01 also applies in respect of aircraft, other than remotely piloted aircraft, registered in a foreign state while operated in Canada.

**10 The Regulations are amended by adding the following after section 400.01:**

Exception — Remotely Piloted Aircraft Systems

**400.01.1** This Part does not apply in respect of the issuance of a permit, licence or rating in respect of the operation of remotely piloted aircraft systems that include remotely piloted aircraft having a maximum take-off weight of 25 kg (55 pounds) or less.

**11 The portion of subsection 501.01(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**501.01 (1)** Subject to subsection (2), the owner of a Canadian aircraft, other than a remotely piloted aircraft having a maximum take-off weight of 25 kg (55 pounds) or less or an ultra-light aeroplane, shall submit to the Minister an Annual Airworthiness Information Report in respect of the aircraft, in the form and manner specified in Chapter 501 of the *Airworthiness Manual*, either as

**12 The portion of section 507.01 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**507.01** This Subpart applies in respect of aircraft, other than remotely piloted aircraft having a maximum take-off weight of 25 kg (55 pounds) or less, ultra-light aeroplanes and hang gliders, that are

**13 The portion of section 509.01 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**509.01** This Subpart applies in respect of the following aircraft if they meet the export requirements specified in Chapter 509 of the *Airworthiness Manual*, except for aircraft that are operated under a special certificate of airworthiness in the owner-maintenance or amateur-built classification, remotely piloted aircraft having a maximum take-off weight of 25 kg (55 pounds) or less, ultra-light aeroplanes and hang gliders:

**14 The portion of section 571.01 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**571.01** This Subpart applies, with the exception of remotely piloted aircraft systems that include remotely piloted aircraft having a maximum take-off weight of 25 kg (55 pounds) or less, ultra-light aeroplanes and hang

aéronefs télépilotés, utilisés au Canada et à l'extérieur du Canada; en outre, l'article 202.01 s'applique aux aéronefs immatriculés dans un État étranger, à l'exclusion des aéronefs télépilotés, lorsqu'ils sont utilisés au Canada.

**10 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 400.01, de ce qui suit :**

Exception — systèmes d'aéronefs télépilotés

**400.01.1** La présente partie ne s'applique pas à l'égard de la délivrance d'un permis, d'une licence ou d'une qualification relatifs à l'utilisation de systèmes d'aéronefs télépilotés comprenant un aéronef télépiloté dont la masse maximale au décollage est de 25 kg (55 livres) ou moins.

**11 Le passage du paragraphe 501.01(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**501.01 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), le propriétaire d'un aéronef canadien, autre qu'un aéronef télépiloté dont la masse maximale au décollage est de 25 kg (55 livres) ou moins ou qu'un avion ultra-léger, doit présenter au ministre un rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne relatif à cet aéronef, en la forme et de la manière prévues au chapitre 501 du *Manuel de navigabilité*, lequel rapport est :

**12 Le passage de l'article 507.01 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**507.01** La présente sous-partie s'applique aux aéronefs, sauf les aéronefs télépilotés dont la masse maximale au décollage est de 25 kg (55 livres) ou moins, les avions ultra-légers et les ailes libres, qui sont :

**13 Le passage de l'article 509.01 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**509.01** La présente sous-partie s'applique aux aéronefs suivants qui satisfont aux exigences d'exportation prévues au chapitre 509 du *Manuel de navigabilité*, sauf aux aéronefs exploités en vertu d'un certificat spécial de navigabilité de la catégorie de maintenance par le propriétaire ou de la catégorie de construction amateur, aux aéronefs télépilotés dont la masse maximale au décollage est de 25 kg (55 livres) ou moins, aux avions ultra-légers et aux ailes libres :

**14 Le passage de l'article 571.01 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**571.01** À l'exception des systèmes d'aéronefs télépilotés comprenant un aéronef télépiloté dont la masse maximale au décollage est de 25 kg (55 livres) ou moins, des avions ultra-légers et des ailes libres, la présente sous-partie

gliders, in respect of the maintenance and elementary work performed on

**15 The heading “Reckless or Negligent Operation of Aircraft” before section 602.01 and section 602.01 of the Regulations are replaced by the following:**

Application — Remotely Piloted Aircraft

**602.01** This Subpart does not apply in respect of remotely piloted aircraft.

Reckless or Negligent Operation of Aircraft

**602.01.1** No person shall operate an aircraft in such a reckless or negligent manner as to endanger or be likely to endanger the life or property of any person.

**16 Section 602.41 of the Regulations and the heading before it are repealed.**

**17 Section 602.45 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

Kites and Model Rockets

**602.45** No person shall fly a kite or launch a model rocket or a rocket of a type used in a fireworks display into cloud or in a manner that is or is likely to be hazardous to aviation safety.

**18 Paragraph 603.65(d) of the Regulations is repealed.**

**19 Paragraphs 605.01(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

(a) persons operating Canadian aircraft other than ultra-light aeroplanes, hang gliders or remotely piloted aircraft; and

(b) persons operating foreign aircraft in Canada, other than remotely piloted aircraft, if those persons are Canadian citizens, permanent residents or corporations incorporated by or under the laws of Canada or a province.

**20 Subsection 606.02(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**606.02 (1)** This section applies to every owner of an aircraft, other than a remotely piloted aircraft, that is registered in Canada or registered under the laws of a foreign state and operated in Canada, if the owner is not required to subscribe to liability insurance in respect of the aircraft under section 7 of the *Air Transportation Regulations*.

s’applique aux travaux de maintenance et aux travaux élémentaires exécutés sur :

**15 L’article 602.01 du même règlement et l’inter-titre « Utilisation imprudente ou négligente des aéronefs » le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

Application — aéronefs télépilotés

**602.01** La présente sous-partie ne s’applique pas aux aéronefs télépilotés.

Utilisation imprudente ou négligente des aéronefs

**602.01.1** Il est interdit d’utiliser un aéronef d’une manière imprudente ou négligente qui constitue ou est susceptible de constituer un danger pour la vie ou les biens d’autrui.

**16 L’article 602.41 du même règlement et l’inter-titre le précédant sont abrogés.**

**17 L’article 602.45 du même règlement et l’inter-titre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

Cerfs-volants et modèles réduits de fusées

**602.45** Il est interdit de faire voler un cerf-volant ou de lancer un modèle réduit de fusée ou une fusée d’un type utilisé pour les feux d’artifice dans un nuage ou d’une manière qui constitue ou est susceptible de constituer un danger pour la sécurité aérienne.

**18 L’alinéa 603.65d) du même règlement est abrogé.**

**19 Les alinéas 605.01(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

a) aux personnes qui utilisent des aéronefs canadiens autres que les avions ultra-légers, les ailes libres et les aéronefs télépilotés;

b) aux personnes qui utilisent des aéronefs étrangers au Canada, autres que les aéronefs télépilotés, et qui sont des citoyens canadiens, des résidents permanents ou des personnes morales constituées sous le régime d’une loi du Canada ou d’une province.

**20 Le paragraphe 606.02(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**606.02 (1)** Le présent article s’applique au propriétaire d’un aéronef immatriculé au Canada ou immatriculé sous le régime des lois d’un État étranger et utilisé au Canada, autre qu’un aéronef télépilote, qui n’est pas tenu de contracter, à l’égard de l’aéronef, l’assurance-responsabilité prévue à l’article 7 du *Règlement sur les transports aériens*.

**21 Subsection 606.03(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**606.03 (1)** Except in the case of a remotely piloted aircraft system, no person shall use synthetic flight training equipment to provide training or to conduct a skills assessment required under Part IV, this Part or Part VII, unless there is in force in respect of that equipment a flight simulator certificate or flight training device certificate issued under subsection (2) or an equivalent approval or certificate issued under the laws of a foreign state with which Canada has an agreement respecting such equipment.

**22 The Regulations are amended by adding the following after section 700.01:**

Exception — Remotely Piloted Aircraft Systems

**700.01.1** This Part does not apply in respect of the operation of remotely piloted aircraft systems that include remotely piloted aircraft having a maximum take-off weight 25 kg (55 pounds) or less.

**23 Part IX of the Regulations is replaced by the following:**

## Part IX — Remotely Piloted Aircraft Systems

### Division I — General Provisions

#### Interpretation

**900.01** The following definitions apply in this Part.

**autonomous** means, in respect of a remotely piloted aircraft system, that the system is not designed to allow pilot intervention in the management of a flight. (*autonome*)

**command and control link** means the data link between a remotely piloted aircraft and a control station that is used in the management of a flight. (*liaison de commande et de contrôle*)

**control station** means the facilities or equipment that are remote from a remotely piloted aircraft and from which the aircraft is controlled and monitored. (*poste de contrôle*)

**detect and avoid functions** means the capability to see, sense or detect conflicting air traffic or other hazards and take the appropriate action. (*fonctions de détection et d'évitement*)

**21 Le paragraphe 606.03(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**606.03 (1)** Sauf dans le cas d'un système d'aéronef télépiloté, il est interdit d'utiliser un équipement d'entraînement synthétique de vol pour donner de la formation ou pour effectuer une évaluation d'habiletés, en application de la partie IV, de la présente partie ou de la partie VII, à moins que ne soient en vigueur, à l'égard de cet équipement, un certificat d'utilisation d'un simulateur de vol ou un certificat d'utilisation d'un dispositif d'entraînement au vol délivrés en vertu du paragraphe (2) ou une approbation ou un certificat équivalent délivré en vertu des lois d'un État étranger avec lequel le Canada a conclu un accord relativement à cet équipement.

**22 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 700.01, de ce qui suit :**

Exclusion — systèmes d'aéronefs télépilotés

**700.01.1** La présente partie ne s'applique pas à l'égard de l'utilisation d'un système d'aéronef télépiloté comprenant un aéronef télépiloté dont la masse maximale au décollage est de 25 kg (55 livres) ou moins.

**23 La partie IX du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

## Partie IX — Systèmes d'aéronefs télépilotés

### Section I — dispositions générales

#### Définitions et interprétation

**900.01** Les définitions ci-après s'appliquent à la présente partie.

**autonome** Se dit d'un système d'aéronef télépiloté dont la conception ne permet pas l'intervention d'un pilote dans la gestion d'un vol. (*autonomous*)

**charge utile** Système, objet ou groupe d'objets à bord d'un aéronef télépiloté ou relié à celui-ci sans être essentiel au vol. (*payload*)

**dérive** Interruption ou perte de la liaison de commande et de contrôle d'un aéronef télépiloté qui fait en sorte que le pilote ne peut plus contrôler l'aéronef et que celui-ci ne suit plus les procédures prévues ou ne fonctionne plus de manière prévisible ou planifiée. (*fly-away*)

**dispositif de vue à la première personne** Appareil qui génère une image vidéo et la transmet en continu sur un écran ou sur le moniteur du poste de contrôle et qui donne

**first-person view device** means a device that generates and transmits a streaming video image to a control station display or monitor, giving the pilot of a remotely piloted aircraft the illusion of flying the aircraft from an on-board pilot's perspective. (*dispositif de vue à la première personne*)

**flight termination system** means a system that, on activation, terminates the flight of a remotely piloted aircraft. (*système d'interruption du vol*)

**fly-away** means, in respect of a remotely piloted aircraft, an interruption or loss of the command and control link such that the pilot is no longer able to control the aircraft and the aircraft no longer follows its preprogrammed procedures or operates in a predictable or planned manner. (*dérive*)

**mandatory action** means the inspection, repair or modification of a remotely piloted aircraft system that the manufacturer of the system considers necessary to prevent an unsafe or potentially unsafe condition. (*mesure obligatoire*)

**payload** means a system, an object or a collection of objects that is on board or is otherwise connected to a remotely piloted aircraft but that is not required for flight. (*charge utile*)

**visual line-of-sight** or **VLOS** means unaided visual contact at all times with a remotely piloted aircraft that is sufficient to be able to maintain control of the aircraft, know its location, and be able to scan the airspace in which it is operating in order to perform the detect and avoid functions in respect of other aircraft or objects. (*visibilité directe* ou *VLOS*)

**visual observer** means a trained crew member who assists the pilot in ensuring the safe conduct of a flight under visual line-of-sight. (*observateur visuel*)

Application

**900.02** This Part applies in respect of the operation of remotely piloted aircraft systems.

Delayed Application of Certain Provisions

**900.02.1** Sections 900.06, 901.02, 901.03, 901.07 to 901.49, 901.54, 901.56, 901.57, 901.63, 901.65, 901.66, 901.69 to 901.73, 903.01 and 903.03 do not apply until June 1, 2019.

[900.03 to 900.05 reserved]

au pilote d'un aéronef télépilote l'impression de le piloter du point de vue d'un pilote à bord. (*first-person view device*)

**fonctions de détection et d'évitement** Capacité de voir, de prévoir ou de détecter les conflits de circulation aérienne ou tout autre danger et de prendre les mesures préventives appropriées. (*detect and avoid functions*)

**liaison de commande et de contrôle** Liaison de données entre l'aéronef télépilote et le poste de contrôle utilisé pour la gestion d'un vol. (*command and control link*)

**mesure obligatoire** Inspection, réparation ou modification à l'égard d'un système d'aéronef télépilote que son constructeur estime nécessaire et dont l'omission entraînerait un état dangereux ou potentiellement dangereux. (*mandatory action*)

**observateur visuel** Membre d'équipage formé pour aider le pilote à assurer la sécurité du pilotage en visibilité directe. (*visual observer*)

**poste de contrôle** Installations et équipement situés à distance de l'aéronef télépilote et à partir desquels celui-ci est contrôlé ou surveillé. (*control station*)

**système d'interruption du vol** Système qui, une fois déclenché, interrompt le vol d'un aéronef télépilote. (*flight termination system*)

**visibilité directe** ou **VLOS** Contact visuel avec un aéronef télépilote, maintenu sans aide et en tout temps, qui est suffisant pour en garder le contrôle, en connaître l'emplacement et balayer du regard l'espace aérien dans lequel celui-ci est utilisé afin d'effectuer les fonctions de détection et d'évitement à l'égard d'autres aéronefs ou objets. (*visual line-of-sight* or *VLOS*)

Application

**900.02** La présente partie s'applique à l'égard de l'utilisation de systèmes d'aéronefs télépilotes.

Application différée de certaines dispositions

**900.02.1** Les articles 900.06, 901.02, 901.03, 901.07 à 901.49, 901.54, 901.56, 901.57, 901.63, 901.65, 901.66, 901.69 à 901.73, 903.01 et 903.03 ne s'appliquent pas avant le 1<sup>er</sup> juin 2019.

[900.03 à 900.05 réservés]

**Division II — General Prohibition**

## Reckless or Negligent Operation

**900.06** No person shall operate a remotely piloted aircraft system in such a reckless or negligent manner as to endanger or be likely to endanger aviation safety or the safety of any person.

**Subpart 1 — Small Remotely Piloted Aircraft****Division I — General Provision**

## Application

**901.01** This Subpart applies in respect of the operation of remotely piloted aircraft systems that include small remotely piloted aircraft.

**Division II — Registration of Remotely Piloted Aircraft**

## Registration

**901.02** No person shall operate a remotely piloted aircraft system unless the remotely piloted aircraft is registered in accordance with this Division.

## Registration Number

**901.03** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system unless the registration number issued in accordance with section 901.05 is clearly visible on the remotely piloted aircraft.

## Qualifications To Be Registered Owner of a Remotely Piloted Aircraft

**901.04 (1)** Subject to subsection (2), a person is qualified to be the registered owner of a remotely piloted aircraft if they are

- (a) a citizen of Canada;
- (b) a permanent resident of Canada;
- (c) a corporation incorporated under the territorial, provincial or federal laws of Canada; or
- (d) a municipal, provincial or federal entity.

**(2)** No individual is qualified to be the registered owner of a remotely piloted aircraft unless that individual is at least 14 years of age.

**Section II — interdiction générale**

## Utilisation imprudente ou négligente

**900.06** Il est interdit d'utiliser un système d'aéronef télépiloté d'une manière imprudente ou négligente qui constitue ou est susceptible de constituer un danger pour la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes.

**Sous-partie 1 — petits aéronefs télépilotés****Section I — disposition générale**

## Application

**901.01** La présente sous-partie s'applique à l'égard de l'utilisation des systèmes d'aéronefs télépilotés qui comprennent un petit aéronef télépiloté.

**Section II — immatriculation des aéronefs télépilotés**

## Immatriculation

**901.02** Il est interdit à toute personne d'utiliser un système d'aéronef télépiloté à moins que l'aéronef télépiloté ne soit immatriculé en vertu de la présente section.

## Numéro d'immatriculation

**901.03** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté à moins que le numéro d'immatriculation délivré en vertu de l'article 901.05 ne soit clairement visible sur l'aéronef télépiloté.

## Qualifications pour être propriétaire enregistré d'un aéronef télépiloté

**901.04 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), peut être le propriétaire enregistré d'un aéronef télépiloté :

- a) un citoyen canadien;
- b) un résident permanent du Canada;
- c) une société constituée en vertu des lois du Canada, d'une province ou d'un territoire;
- d) une entité municipale, provinciale ou fédérale.

**(2)** Dans le cas d'une personne physique, celle-ci doit être âgée d'au moins quatorze ans pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef télépiloté.



## Registration Requirements

**901.05 (1)** The Minister shall, on receipt of an application submitted in accordance with subsection (2), register a remotely piloted aircraft if the applicant is qualified to be the registered owner of the aircraft.

**(2)** The application shall include the following information:

- (a)** if the applicant is an individual,
  - (i)** the applicant's name and address,
  - (ii)** the applicant's date of birth, and
  - (iii)** an indication as to whether the applicant is a Canadian citizen or permanent resident of Canada;
- (b)** if the applicant is incorporated,
  - (i)** the entity's legal name and address, and
  - (ii)** the name and title of the person making the application;
- (c)** if the applicant is Her Majesty in right of Canada or a province,
  - (i)** the name of the government body, and
  - (ii)** the name and title of the person making the application;
- (d)** an indication as to whether the aircraft was purchased or built by the applicant;
- (e)** the date of purchase of the aircraft by the applicant, if applicable;
- (f)** the manufacturer and model of the aircraft, if applicable;
- (g)** the serial number of the aircraft, if applicable;
- (h)** the category of aircraft, such as a fixed-wing aircraft, rotary-wing aircraft, hybrid aircraft or lighter-than-air aircraft;
- (i)** the maximum take-off weight of the aircraft; and
- (j)** any Canadian registration number previously issued in respect of the aircraft.

**(3)** When the Minister registers a remotely piloted aircraft, the Minister shall issue to the registered owner of the aircraft a certificate of registration that includes

- (a)** a registration number;
- (b)** the serial number of the aircraft, if applicable; and

## Exigences relatives à l'immatriculation

**901.05 (1)** Sur réception d'une demande conforme au paragraphe (2), le ministre immatricule un aéronef télépilote si le demandeur a qualité pour en être le propriétaire enregistré.

**(2)** La demande comprend les renseignements suivants :

- a)** si le demandeur est une personne physique :
  - (i)** son nom et son adresse,
  - (ii)** sa date de naissance,
  - (iii)** une mention indiquant si elle est un citoyen canadien ou un résident permanent du Canada;
- b)** si le demandeur est une personne morale :
  - (i)** sa dénomination sociale et son adresse,
  - (ii)** le nom et le titre de la personne qui fait la demande;
- c)** si le demandeur est Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province :
  - (i)** le nom de l'organisme gouvernemental,
  - (ii)** le nom et le titre de la personne qui fait la demande;
- d)** une mention indiquant si l'aéronef a été acheté ou construit par le demandeur;
- e)** le cas échéant, la date de l'achat de l'aéronef par le demandeur;
- f)** le cas échéant, le constructeur et le modèle de l'aéronef;
- g)** le cas échéant, le numéro de série de l'aéronef;
- h)** la catégorie d'aéronef, notamment s'il s'agit d'un aéronef à voilure fixe, d'un aéronef à voilure tournante, d'un aéronef hybride ou d'un aéronef plus léger que l'air;
- i)** la masse maximale au décollage de l'aéronef;
- j)** tout numéro d'immatriculation canadien qui a déjà été délivré à l'égard de l'aéronef.

**(3)** Au moment de l'immatriculation d'un aéronef télépilote, le ministre délivre à son propriétaire enregistré un certificat d'immatriculation qui comprend :

- a)** un numéro d'immatriculation;
- b)** le cas échéant, le numéro de série de l'aéronef;

**(c)** if the manufacturer has made a declaration in accordance with section 901.76 in respect of the model of remotely piloted aircraft system of which the aircraft is an element, the operations referred to in subsection 901.69(1) for which the declaration was made.

#### Register of Remotely Piloted Aircraft

**901.06** The Minister shall establish and maintain a register of remotely piloted aircraft, in which there shall be entered, in respect of each aircraft for which a certificate of registration has been issued under section 901.05,

- (a)** the name and address of the registered owner;
- (b)** the registration number referred to in paragraph 901.05(3)(a); and
- (c)** such other particulars concerning the aircraft as the Minister determines necessary for registration of the remotely piloted aircraft.

#### Cancellation of Certificate of Registration

**901.07 (1)** Every registered owner of a remotely piloted aircraft shall, within seven days after becoming aware that any of the following events has occurred, notify the Minister in writing that

- (a)** the aircraft is destroyed;
- (b)** the aircraft is permanently withdrawn from use;
- (c)** the aircraft is missing and the search for the aircraft is terminated;
- (d)** the aircraft has been missing for 60 days or more; or
- (e)** the registered owner has transferred legal custody and control of the aircraft.

**(2)** When an event referred to in subsection (1) has occurred, the certificate of registration in respect of the remotely piloted aircraft is cancelled.

**(3)** The certificate of registration of a remotely piloted aircraft is cancelled when

- (a)** a registered owner of the aircraft dies;
- (b)** an entity that is a registered owner of the aircraft is wound up, dissolved or amalgamated with another entity; or
- (c)** a registered owner ceases to be qualified to be a registered owner under section 901.04.

**c)** si le constructeur a fait une déclaration en vertu de l'article 901.76 à l'égard du modèle de système d'aéronef télépiloté dont l'aéronef fait partie, les opérations visées au paragraphe 901.69(1) qui ont fait l'objet de la déclaration.

#### Registre des aéronefs télépilotés

**901.06** Le ministre établit et tient à jour un registre des aéronefs télépilotés qui contient les renseignements ci-après au sujet de chaque aéronef pour lequel un certificat d'immatriculation a été délivré en vertu de l'article 901.05 :

- a)** les noms et adresses du propriétaire enregistré;
- b)** le numéro d'immatriculation visé à l'alinéa 901.05(3)a);
- c)** tout autre renseignement sur l'aéronef que le ministre détermine utile pour l'immatriculation de l'aéronef télépiloté.

#### Annulation du certificat d'immatriculation

**901.07 (1)** Le propriétaire enregistré d'un aéronef télépiloté doit aviser par écrit le ministre de la survenance de l'un ou l'autre des événements ci-après, dans les sept jours après en avoir pris connaissance :

- a)** l'aéronef est détruit;
- b)** l'aéronef est désaffecté;
- c)** l'aéronef est porté disparu et les recherches pour le retrouver sont terminées;
- d)** l'aéronef est porté disparu depuis au moins soixante jours;
- e)** le propriétaire enregistré de l'aéronef en a transféré la garde et la responsabilité légales.

**(2)** La survenance de l'un ou l'autre des événements visés au paragraphe (1) entraîne l'annulation du certificat d'immatriculation d'un aéronef télépiloté.

**(3)** La survenance de l'un ou l'autre des événements ci-après entraîne l'annulation du certificat d'immatriculation d'un aéronef télépiloté :

- a)** le propriétaire enregistré de l'aéronef est décédé;
- b)** l'organisme qui est un propriétaire enregistré de l'aéronef a été liquidé, dissout ou fusionné;
- c)** le propriétaire enregistré de l'aéronef n'a plus qualité au titre de l'article 901.04 pour en être le propriétaire enregistré.

**(4)** For the purposes of this Division, an owner has legal custody and control of a remotely piloted aircraft when the owner has complete responsibility for the operation and maintenance of the remotely piloted aircraft system of which the aircraft is an element.

#### Change of Name or Address

**901.08** The registered owner of a remotely piloted aircraft shall notify the Minister in writing of any change in the name or address of the registered owner by not later than seven days after the change.

#### Access to Certificate of Registration

**901.09** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system unless the certificate of registration issued in respect of the remotely piloted aircraft is easily accessible to the pilot for the duration of the operation.

[901.10 reserved]

### Division III — General Operating and Flight Rules

#### Visual Line-of-sight

**901.11 (1)** Subject to subsection (2), no pilot shall operate a remotely piloted aircraft system unless the pilot or a visual observer has the aircraft in visual line-of-sight at all times during flight.

**(2)** A pilot may operate a remotely piloted aircraft system without the pilot or a visual observer having the aircraft in visual line-of-sight if the operation is conducted in accordance with a special flight operations certificate — RPAS issued under section 903.03.

#### Prohibition — Emergency Security Perimeter

**901.12 (1)** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft over or within the security perimeter established by a public authority in response to an emergency.

**(2)** Subsection (1) does not apply to the operation of a remotely piloted aircraft for the purpose of an operation to save human life, a police operation, a fire-fighting operation or other operation that is conducted in the service of a public authority.

#### Prohibition — Canadian Domestic Airspace

**901.13** No pilot operating a remotely piloted aircraft shall cause the aircraft to leave Canadian Domestic Airspace.

**(4)** Pour l'application de la présente section, le propriétaire a la garde et la responsabilité légales d'un aéronef télépiloté s'il a l'entière responsabilité de l'utilisation et de la maintenance du système d'aéronef télépiloté dont l'aéronef fait partie.

#### Changement de nom ou d'adresse

**901.08** Le propriétaire enregistré d'un aéronef télépiloté doit aviser par écrit le ministre de tout changement de nom ou d'adresse dans les sept jours suivant le changement.

#### Accessibilité du certificat d'immatriculation

**901.09** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté à moins que le certificat d'immatriculation délivré à l'égard de l'aéronef télépiloté ne lui soit facilement accessible pendant toute la durée de l'utilisation.

[901.10 réservé]

### Section III — règles générales d'utilisation et de vol

#### Visibilité directe

**901.11 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté à moins que ce dernier ou un observateur visuel ne suive l'aéronef en visibilité directe pendant toute la durée du vol.

**(2)** Il est permis au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté sans que ce dernier ou un observateur visuel ne suive l'aéronef en visibilité directe s'il le fait en conformité avec un certificat d'opérations aériennes spécialisées — SATP délivré en vertu de l'article 903.03.

#### Interdiction — périmètre de sécurité d'urgence

**901.12 (1)** Il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépiloté au-dessus ou à l'intérieur d'un périmètre de sécurité établi par une autorité publique en réponse à une situation d'urgence.

**(2)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un aéronef télépiloté utilisé pour le sauvetage de vies humaines, une opération policière, une opération de lutte contre les incendies ou toute autre opération effectuée pour les besoins d'une autorité publique.

#### Interdiction — espace aérien intérieur canadien

**901.13** Il est interdit au pilote qui utilise un aéronef télépiloté de le faire quitter l'espace aérien intérieur canadien.

## Controlled or Restricted Airspace

**901.14 (1)** Subject to subsection 901.71(1), no pilot shall operate a remotely piloted aircraft in controlled airspace.

**(2)** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft in Class F Special Use Restricted Airspace, as specified in the *Designated Airspace Handbook*, unless authorized to do so by the person specified for that purpose in that standard.

**(3)** For the purposes of subsection (2), a person specified in the *Designated Airspace Handbook* may authorize the operation of a remotely piloted aircraft when activities on the ground or in the airspace are not hazardous to aircraft operating in that airspace or access by aircraft to that airspace does not jeopardize national security interests.

## Inadvertent Entry into Controlled or Restricted Airspace

**901.15** A pilot of a remotely piloted aircraft shall ensure that the appropriate air traffic control unit, flight service station or user agency is notified immediately any time the aircraft is no longer under the pilot's control and inadvertent entry into controlled airspace or Class F Special Use Restricted airspace, as specified in the *Designated Airspace Handbook*, occurs or is likely to occur.

## Flight Safety

**901.16** A pilot that operates a remotely piloted aircraft system shall immediately cease operations if aviation safety or the safety of any person is endangered or likely to be endangered.

## Right of Way

**901.17** A pilot of a remotely piloted aircraft shall give way to power-driven heavier-than-air aircraft, airships, gliders and balloons at all times.

## Avoidance of Collision

**901.18** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft in such proximity to another aircraft as to create a risk of collision.

## Fitness of Crew Members

**901.19 (1)** No person shall act as a crew member of a remotely piloted aircraft system if the person

**(a)** is suffering or is likely to suffer from fatigue; or

## Espace aérien contrôlé ou réglementé

**901.14 (1)** Sous réserve du paragraphe 901.71(1), il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépiloté dans un espace aérien contrôlé.

**(2)** Il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépiloté dans un espace aérien de classe F à statut spécial réglementé, tel que le précise le *Manuel des espaces aériens désignés*, à moins d'y être autorisé par la personne indiquée à cette fin dans cette norme.

**(3)** Pour l'application du paragraphe (2), la personne indiquée dans le *Manuel des espaces aériens désignés* peut autoriser l'utilisation d'un aéronef télépiloté lorsque les activités au sol ou dans l'espace aérien ne compromettent pas la sécurité des aéronefs utilisés dans cet espace aérien et que l'accès des aéronefs à cet espace aérien ne compromet pas la sécurité nationale.

## Entrée involontaire dans l'espace aérien contrôlé ou restreint

**901.15** Le pilote d'un aéronef télépiloté veille à ce que l'unité de contrôle de la circulation aérienne, l'organisme utilisateur ou la station d'information de vol compétente soit immédiatement avisé s'il perd le contrôle de l'aéronef et que celui-ci entre ou est susceptible d'entrer involontairement dans un espace aérien contrôlé ou dans un espace aérien de classe F à statut spécial réglementé, tel que le précise le *Manuel des espaces aériens désignés*.

## Sécurité du vol

**901.16** Le pilote qui utilise un système d'aéronef télépiloté cesse immédiatement de l'utiliser dès que la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes est compromise ou est susceptible d'être compromise.

## Priorité de passage

**901.17** Le pilote d'un aéronef télépiloté cède en tout temps le passage aux aéroplanes entraînés par moteur, aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons.

## Évitement d'abordage

**901.18** Il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépiloté à proximité telle d'un autre aéronef que cela créerait un risque d'abordage.

## État des membres d'équipage

**901.19 (1)** Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage d'un système d'aéronef télépiloté :

**a)** lorsqu'elle est fatiguée ou sera probablement fatiguée;

**(b)** is otherwise unfit to perform properly the person's duties.

**(2)** No person shall act as a crew member of a remotely piloted aircraft system

**(a)** within 12 hours after consuming an alcoholic beverage;

**(b)** while under the influence of alcohol; or

**(c)** while using any drug that impairs the person's faculties to the extent that aviation safety or the safety of any person is endangered or likely to be endangered.

#### Visual Observers

**901.20 (1)** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system if visual observers are used to assist the pilot in the provision of detect and avoid functions unless reliable and timely communication is maintained between the pilot and each visual observer during the operation.

**(2)** A visual observer shall communicate information to the pilot in a timely manner, during the operation, whenever the visual observer detects conflicting air traffic, hazards to aviation safety or hazards to persons on the surface.

**(3)** No visual observer shall perform visual observer duties for more than one remotely piloted aircraft at a time unless the aircraft are operated in accordance with subsection 901.40(1) or in accordance with a special flight operations certificate — RPAS issued under section 903.03.

**(4)** No visual observer shall perform visual observer duties while operating a moving vehicle, vessel or aircraft.

#### Compliance with Instructions

**901.21** Every crew member of a remotely piloted aircraft system shall, during flight time, comply with the instructions of the pilot.

#### Living Creatures

**901.22** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft that transports or carries on board a living creature.

**b)** lorsqu'elle est, de quelque autre manière, inapte à exercer correctement ses fonctions.

**(2)** Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage d'un système d'aéronef télépiloté dans les cas suivants :

**a)** elle a ingéré une boisson alcoolisée dans les douze heures qui précèdent;

**b)** elle est sous l'effet de l'alcool;

**c)** elle fait usage d'une drogue qui affaiblit ses facultés au point où la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes est compromise ou est susceptible d'être compromise.

#### Observateurs visuels

**901.20 (1)** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté lorsqu'il a recours à des observateurs visuels pour l'aider dans les fonctions de détection et d'évitement, à moins qu'une communication fiable et en temps opportun ne soit maintenue entre lui et chaque observateur visuel pendant l'utilisation.

**(2)** L'observateur visuel communique en temps opportun avec le pilote si, pendant l'utilisation, il détecte un conflit de circulation aérienne, un danger pour la sécurité aérienne ou un danger pour la sécurité des personnes à la surface.

**(3)** Il est interdit à l'observateur visuel d'exercer ses fonctions à l'égard de plus d'un aéronef télépiloté simultanément, à moins que les aéronefs ne soient utilisés conformément au paragraphe 901.40(1) ou en conformité avec un certificat d'opérations aériennes spécialisées — SATP délivré en vertu de l'article 903.03.

**(4)** Il est interdit à l'observateur visuel d'exercer ses fonctions lorsqu'il utilise un véhicule, un navire ou un aéronef en mouvement.

#### Conformité aux instructions

**901.21** Chaque membre d'équipage d'un système d'aéronef télépiloté est tenu de se conformer aux instructions du pilote pendant le temps de vol.

#### Êtres vivants

**901.22** Il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépiloté qui transporte des êtres vivants ou qui les a à son bord.

## Procedures

**901.23 (1)** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system unless the following procedures are established:

- (a) normal operating procedures, including pre-flight, take-off, launch, approach, landing and recovery procedures; and
- (b) emergency procedures, including with respect to
  - (i) a control station failure,
  - (ii) an equipment failure,
  - (iii) a failure of the remotely piloted aircraft,
  - (iv) a loss of the command and control link,
  - (v) a fly-away, and
  - (vi) flight termination.

**(2)** If the manufacturer of the remotely piloted aircraft system provides instructions with respect to the topics referred to in paragraphs (1)(a) and (b), the procedures established under subsection (1) shall reflect those instructions.

**(3)** No pilot shall conduct the take-off or launch of a remotely piloted aircraft unless the procedures referred to in subsection (1) are reviewed before the flight by, and are immediately available to, each crew member.

**(4)** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system unless the operation is conducted in accordance with the procedures referred to in subsection (1).

## Pre-flight Information

**901.24** A pilot of a remotely piloted aircraft shall, before commencing a flight, be familiar with the available information that is relevant to the intended flight.

## Maximum Altitude

**901.25 (1)** Subject to subsection (2), no pilot shall operate a remotely piloted aircraft at an altitude greater than

- (a) 400 feet (122 m) AGL; or
- (b) 100 feet (30 m) above any building or structure, if the aircraft is being operated at a distance of less than

## Procédures

**901.23 (1)** Il interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté à moins que les procédures ci-après n'aient été établies :

- a) des procédures relatives aux conditions normales d'utilisation, y compris des procédures avant le vol, le décollage, le lancement, l'approche, l'atterrissage ou la récupération;
- b) des procédures relatives aux conditions d'urgence, y compris celles touchant :
  - (i) la défaillance du poste de contrôle,
  - (ii) les défaillances de l'équipement,
  - (iii) la défaillance de l'aéronef télépiloté,
  - (iv) la perte de la liaison de commande et de contrôle,
  - (v) la dérive,
  - (vi) l'interruption de vol.

**(2)** Si le constructeur du système d'aéronef télépiloté fournit des instructions relativement aux sujets visés aux alinéas (1)a) et b), les procédures établies en vertu du paragraphe (1) doivent en tenir compte.

**(3)** Il est interdit au pilote de procéder au décollage ou au lancement d'un aéronef télépiloté à moins que les procédures visées au paragraphe (1) n'aient été révisées avant le vol par chaque membre d'équipage et qu'elles soient à leur portée.

**(4)** Il interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté, sauf conformément aux procédures visées au paragraphe (1).

## Information préalable au vol

**901.24** Le pilote d'un aéronef télépiloté est tenu, avant le commencement d'un vol, de bien connaître les renseignements pertinents au vol qui sont à sa disposition.

## Altitude maximale

**901.25 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépiloté à une altitude supérieure à l'une des altitudes suivantes :

- a) 400 pieds (122 m) AGL;
- b) 100 pieds (30 m) au-dessus d'un immeuble ou d'une structure, si l'aéronef est utilisé à une distance de moins

200 feet (61 m), measured horizontally, from the building or structure.

**(2)** A pilot may operate a remotely piloted aircraft at an altitude greater than those set out in subsection (1) if the operation is conducted in accordance with a special flight operations certificate — RPAS issued under section 903.03.

#### Horizontal Distance

**901.26** Subject to paragraph 901.69(1)(b) or (c), no pilot shall operate a remotely piloted aircraft at a distance of less than 100 feet (30 m) from another person, measured horizontally and at any altitude, except from a crew member or other person involved in the operation.

#### Site Survey

**901.27** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system unless, before commencing operations, they determine that the site for take-off, launch, landing or recovery is suitable for the proposed operation by conducting a site survey that takes into account the following factors:

- (a)** the boundaries of the area of operation;
- (b)** the type of airspace and the applicable regulatory requirements;
- (c)** the altitudes and routes to be used on the approach to and departure from the area of operation;
- (d)** the proximity of manned aircraft operations;
- (e)** the proximity of aerodromes, airports and heliports;
- (f)** the location and height of obstacles, including wires, masts, buildings, cell phone towers and wind turbines;
- (g)** the predominant weather and environmental conditions for the area of operation; and
- (h)** the horizontal distances from persons not involved in the operation.

#### Other Pre-flight Requirements

**901.28** A pilot of a remotely piloted aircraft shall, before commencing a flight,

- (a)** ensure that there is a sufficient amount of fuel or energy for safe completion of the flight;

de 200 pieds (61 m), mesurée horizontalement, de l'immeuble ou de la structure.

**(2)** Il est permis au pilote d'utiliser un aéronef télépilote à une altitude supérieure à l'une des altitudes prévues au paragraphe (1) s'il le fait en conformité avec un certificat d'opérations aériennes spécialisées — SATP délivré en vertu de l'article 903.03.

#### Distance horizontale

**901.26** Sous réserve des alinéas 901.69(1)(b) ou c), il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépilote à une distance de moins de 100 pieds (30 m), mesurée horizontalement et à n'importe quelle altitude, d'une personne, à l'exception d'un membre d'équipage ou d'une autre personne participant à l'utilisation.

#### Examen des lieux

**901.27** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépilote à moins qu'il n'ait établi, avant le début de l'utilisation, que l'aire de décollage, de lancement, d'atterrissage ou de récupération convient à l'utilisation proposée après avoir effectué un examen des lieux en tenant compte des facteurs suivants :

- a)** les limites de la région d'exploitation;
- b)** le type d'espace aérien et les exigences réglementaires qui s'y appliquent;
- c)** les altitudes et les trajets qui seront utilisés pour l'approche vers la région d'exploitation et pour le départ de celle-ci;
- d)** la proximité de l'exploitation d'aéronefs habités;
- e)** la proximité d'aérodromes, d'aéroports ou d'héliports;
- f)** l'emplacement et la hauteur des obstacles, y compris les fils, les mâts, les immeubles, les tours de téléphonie cellulaire et les turbines éoliennes;
- g)** les conditions météorologiques ou environnementales prédominantes de la région d'exploitation;
- h)** les distances horizontales par rapport aux personnes qui ne participent pas à l'utilisation.

#### Autres exigences avant vol

**901.28** Avant le commencement d'un vol, le pilote d'un aéronef télépilote, à la fois :

- a)** s'assure que l'aéronef a suffisamment de carburant ou d'énergie pour terminer le vol de façon sécuritaire;

**(b)** ensure that each crew member, before acting as a crew member, has been instructed

**(i)** with respect to the duties that the crew member is to perform, and

**(ii)** on the location and use of any emergency equipment associated with the operation of the remotely piloted aircraft system; and

**(c)** determine the maximum distance from the pilot the aircraft can travel without endangering aviation safety or the safety of any person.

#### Serviceability of the Remotely Piloted Aircraft System

**901.29** No pilot shall conduct the take-off or launch of a remotely piloted aircraft, or permit the take-off or launch of a remotely piloted aircraft to be conducted, unless the pilot ensures that

**(a)** the aircraft is serviceable;

**(b)** the remotely piloted aircraft system has been maintained in accordance with the manufacturer's instructions;

**(c)** all mandatory actions have been completed in accordance with the manufacturer's instructions; and

**(d)** all equipment required by these Regulations or the manufacturer's instructions are installed and serviceable.

#### Availability of Remotely Piloted Aircraft System Operating Manual

**901.30** No pilot shall conduct the take-off or launch of a remotely piloted aircraft for which the manufacturer has provided a remotely piloted aircraft system operating manual unless the manual is immediately available to crew members at their duty stations.

#### Manufacturer's Instructions

**901.31** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system unless it is operated in accordance with the manufacturer's instructions.

#### Control of Remotely Piloted Aircraft Systems

**901.32** No pilot shall operate an autonomous remotely piloted aircraft system or any other remotely piloted aircraft system for which they are unable to take immediate control of the aircraft.

**b)** veille à ce que chaque membre d'équipage, avant d'agir en cette qualité, ait reçu des instructions concernant :

**(i)** les fonctions qu'il doit exercer,

**(ii)** l'emplacement et le mode d'utilisation de tout équipement de secours associé à l'utilisation du système d'aéronef télépilote;

**c)** détermine la distance maximale que l'aéronef peut atteindre par rapport au pilote sans que la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes ne soit compromise.

#### État de service du système d'aéronef télépilote

**901.29** Il est interdit au pilote de procéder au décollage ou au lancement d'un aéronef télépilote, ou de permettre le décollage ou le lancement d'un tel aéronef, à moins de s'assurer de ce qui suit :

**a)** l'aéronef est en état de service;

**b)** la maintenance du système d'aéronef télépilote a été exécutée conformément aux instructions du constructeur;

**c)** toutes les mesures obligatoires ont été prises conformément aux instructions du constructeur;

**d)** l'équipement exigé par le présent règlement ou les instructions du constructeur est installé et en état de service.

#### Accessibilité du manuel d'utilisation d'un système d'aéronef télépilote

**901.30** Il est interdit au pilote d'effectuer le décollage ou le lancement d'un aéronef télépilote pour lequel le constructeur a fourni un manuel d'utilisation du système d'aéronef télépilote, à moins que celui-ci ne soit à la portée des membres d'équipage à leur poste de travail.

#### Instructions du constructeur

**901.31** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépilote, sauf conformément aux instructions du constructeur à cet égard.

#### Commandes d'un système d'aéronef télépilote

**901.32** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépilote autonome ou un autre système d'aéronef télépilote s'il n'est pas en mesure de prendre immédiatement les commandes de l'aéronef.



## Take-offs, Launches, Approaches, Landings and Recovery

**901.33** A pilot of a remotely piloted aircraft shall, before take-off, launch, approach, landing or recovery,

- (a) ensure that there is no likelihood of collision with another aircraft, person or obstacle; and
- (b) ensure that the site set aside for take-off, launch, landing or recovery, as the case may be, is suitable for the intended operation.

## Minimum Weather Conditions

**901.34** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system unless the weather conditions at the time of flight permit

- (a) the operation to be conducted in accordance with the manufacturer's instructions; and
- (b) the pilot of the system and any visual observer to conduct the entire flight within visual line-of-sight.

## Icing

**901.35 (1)** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system when icing conditions are observed, are reported to exist or are likely to be encountered along the route of flight unless the aircraft is equipped with de-icing or anti-icing equipment and equipment designed to detect icing.

**(2)** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system with frost, ice or snow adhering to any part of the remotely piloted aircraft.

## Formation Flight

**901.36** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft in formation with other aircraft except by pre-arrangement between the pilots of the aircraft in respect of the intended flight.

## Prohibition — Operation of Moving Vehicles, Vessels and Manned Aircraft

**901.37** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft while operating a moving vehicle, vessel or manned aircraft.

## Use of First-person View Devices

**901.38** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system using a first-person view device unless, at all times during flight, a visual observer performs the detect and

## Décollage, lancement, approche, atterrissage et récupération

**901.33** Avant le décollage, le lancement, l'approche, l'atterrissage ou la récupération, le pilote d'un aéronef télépilote s'assure de ce qui suit :

- a) il n'y a pas de risque de collision avec un autre aéronef, une personne ou un obstacle;
- b) l'aire choisie pour le décollage, le lancement, l'atterrissage ou la récupération, le cas échéant, convient à l'opération prévue.

## Conditions météorologiques — conditions minimales

**901.34** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépilote à moins que les conditions météorologiques au moment du vol ne permettent :

- a) d'une part, au pilote de se conformer aux instructions du constructeur du système;
- b) d'autre part, au pilote et à tout observateur visuel d'effectuer la totalité du vol en visibilité directe.

## Givrage

**901.35 (1)** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépilote lorsque des conditions de givrage sont observées, ont été signalées ou sont prévues sur le trajet du vol, à moins que l'aéronef ne soit muni d'équipement de dégivrage ou d'antigivrage et d'équipement permettant de détecter les conditions de givrage.

**(2)** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépilote lorsque du givre, de la glace ou de la neige adhère à une partie quelconque de l'aéronef télépilote.

## Vol de formation

**901.36** Il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépilote en vol en formation avec un autre aéronef à moins qu'une entente préalable n'ait été conclue entre les pilotes des aéronefs en cause à l'égard du vol proposé.

## Interdiction — utilisation d'un véhicule, d'un navire ou d'un aéronef habité en mouvement

**901.37** Il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépilote lorsqu'il utilise un véhicule, un navire en mouvement ou un aéronef habité.

## Dispositif de vue à la première personne

**901.38** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépilote à l'aide d'un dispositif de vue à la première personne à moins qu'un observateur visuel n'assure,

avoid functions with respect to conflicting aircraft or other hazards beyond the field of view displayed on the device.

#### Night Flight Requirements

**901.39 (1)** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system during the night unless the remotely piloted aircraft is equipped with position lights sufficient to allow the aircraft to be visible to the pilot and any visual observer, whether with or without night-vision goggles, and those lights are turned on.

**(2)** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system using night-vision goggles unless the goggles are capable of, or the person has another means of, detecting all light within the visual spectrum.

#### Multiple Remotely Piloted Aircraft

**901.40 (1)** No pilot shall operate more than one remotely piloted aircraft at a time unless the remotely piloted aircraft system is designed to permit the operation of multiple aircraft from a single control station and unless the aircraft are operated in accordance with the manufacturer's instructions.

**(2)** For the purposes of subsection (1), no pilot shall operate more than five remotely piloted aircraft at a time except in accordance with a special flight operations certificate — RPAS issued under section 903.03.

#### Special Aviation Events and Advertised Events

**901.41 (1)** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system at any special aviation event or at any advertised event except in accordance with a special flight operations certificate — RPAS issued under section 903.03.

**(2)** For the purposes of subsection (1), **advertised event** means an outdoor event that is advertised to the general public, including a concert, festival, market or sporting event.

#### Handovers

**901.42** No pilot shall hand over their responsibilities to another pilot during flight unless, before the take-off or launch of a remotely piloted aircraft,

- (a)** a pre-arrangement in respect of the handover has been made between the pilots; and

pendant toute la durée du vol, les fonctions de détection et d'évitement à l'égard des aéronefs ou des autres dangers se trouvant à l'extérieur du champ de vision affiché sur le dispositif.

#### Vol de nuit — exigences

**901.39 (1)** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté pendant la nuit, à moins que celui-ci ne soit équipé des feux de position nécessaires pour le rendre visible au pilote, aux observateurs visuels et aux autres utilisateurs de l'espace aérien — qu'ils utilisent ou non des lunettes de vision nocturne — et que les feux sont allumés.

**(2)** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté en utilisant des lunettes de vision nocturne à moins qu'elles ne permettent de détecter toute la lumière du spectre visuel ou que cette personne n'ait un autre moyen qui permette de le faire.

#### Plusieurs aéronefs télépilotés

**901.40 (1)** Il est interdit au pilote d'utiliser plus d'un aéronef télépiloté simultanément à moins que le système ne soit conçu pour permettre de l'utiliser à partir du même poste de contrôle et qu'ils le soient conformément aux instructions du constructeur.

**(2)** Pour l'application du paragraphe (1), le pilote ne peut utiliser plus de cinq aéronefs télépilotés simultanément, sauf en conformité avec un certificat d'opérations aériennes spécialisées — SATP délivré en vertu de l'article 903.03.

#### Manifestations aéronautiques spéciales ou événements annoncés

**901.41 (1)** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté lors d'une manifestation aéronautique spéciale ou d'un événement annoncé, sauf en conformité avec un certificat d'opérations aériennes spécialisées — SATP délivré en vertu de l'article 903.03.

**(2)** Pour l'application du paragraphe (1), **événement annoncé** s'entend de tout événement en plein air qui est annoncé au grand public, notamment un concert, un festival, un marché ou un événement sportif.

#### Transfert des responsabilités

**901.42** Il est interdit au pilote de transférer ses responsabilités à un autre pilote pendant le vol à moins que, avant le décollage ou le lancement de l'aéronef télépiloté :

- a)** d'une part, une entente préalable à l'égard du transfert ait été conclue entre les pilotes;

**(b)** a procedure has been developed to mitigate the risk of loss of control of the aircraft.

#### Payloads

**901.43 (1)** Subject to subsection (2), no pilot shall operate a remotely piloted aircraft system if the aircraft is transporting a payload that

**(a)** includes explosive, corrosive, flammable, or bio-hazardous material;

**(b)** includes weapons, ammunition or other equipment designed for use in war;

**(c)** could create a hazard to aviation safety or cause injury to persons; or

**(d)** is attached to the aircraft by means of a line unless such an operation is conducted in accordance with the manufacturer's instructions.

**(2)** A pilot may operate a remotely piloted aircraft system when the aircraft is transporting a payload referred to in subsection (1) if the operation is conducted in accordance with a special flight operations certificate — RPAS issued under section 903.03.

#### Flight Termination System

**901.44** No pilot of a remotely piloted aircraft equipped with a flight termination system shall activate the system if it will endanger or will likely endanger aviation safety or the safety of any person.

#### ELT

**901.45** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft equipped with an ELT.

#### Transponder and Automatic Pressure-altitude Reporting Equipment

**901.46 (1)** Subject to subsection (2), no pilot shall operate a remotely piloted aircraft system if the aircraft is in the transponder airspace referred to in section 601.03 unless the aircraft is equipped with a transponder and automatic pressure-altitude reporting equipment.

**(2)** An air traffic control unit may authorize a pilot to operate a remotely piloted aircraft that is not equipped in accordance with subsection (1) within the airspace referred to in section 601.03 if

**(a)** the air traffic control unit provides an air traffic control service in respect of that airspace;

**b)** d'autre part, une procédure ait été prévue pour atténuer les risques de perte de contrôle de l'aéronef.

#### Charges utiles

**901.43 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté si l'aéronef transporte une charge utile qui, selon le cas :

**a)** comprend une matière explosive, corrosive, inflammable ou infectieuse;

**b)** se compose d'armes, de munitions ou d'autres matériels conçus pour usage militaire;

**c)** peut compromettre la sécurité aérienne ou causer des blessures à autrui;

**d)** est rattachée à l'aéronef au moyen d'un câble, à moins qu'une telle opération ne soit effectuée conformément aux instructions du constructeur.

**(2)** Il est permis au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté lorsque l'aéronef transporte une charge utile visée au paragraphe (1) si cette opération est effectuée en conformité avec un certificat d'opérations aériennes spécialisées — SATP délivré en vertu de l'article 903.03.

#### Système d'interruption de vol

**901.44** Il est interdit au pilote d'un aéronef télépiloté muni d'un système d'interruption de vol de le déclencher si la sécurité aérienne ou la sécurité des personnes est compromise ou est susceptible de l'être.

#### ELT

**901.45** Il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépiloté muni d'un ELT.

#### Transpondeur et équipement de transmission automatique d'altitude-pression

**901.46 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté lorsque l'aéronef se trouve dans l'espace aérien à utilisation de transpondeur visé à l'article 601.03, à moins que l'aéronef ne soit muni d'un transpondeur et de l'équipement de transmission automatique d'altitude-pression.

**(2)** L'unité de contrôle de la circulation aérienne peut autoriser le pilote à utiliser dans l'espace aérien visé à l'article 601.03 un aéronef télépiloté qui n'est pas muni du transpondeur ou de l'équipement visé au paragraphe (1), si les conditions suivantes sont réunies :

**a)** l'unité de contrôle de la circulation aérienne fournit un service de contrôle de la circulation aérienne pour cet espace aérien;

**(b)** the pilot made a request to the air traffic control unit to operate the aircraft within that airspace before the aircraft entered the airspace; and

**(c)** aviation safety is not likely to be affected.

Operations at or in the Vicinity of an Aerodrome, Airport or Heliport

**901.47 (1)** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft at or near an aerodrome that is listed in the *Canada Flight Supplement* or the *Water Aerodrome Supplement* in a manner that could interfere with an aircraft operating in the established traffic pattern.

**(2)** Subject to section 901.73, no pilot shall operate a remotely piloted aircraft at a distance of less than

**(a)** three nautical miles from the centre of an airport; and

**(b)** one nautical mile from the centre of a heliport.

**(3)** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft at a distance of less than three nautical miles from the centre of an aerodrome operated under the authority of the Minister of National Defence unless the operation is conducted in accordance with a special flight operations certificate — RPAS issued under section 903.03.

Records

**901.48 (1)** Every owner of a remotely piloted aircraft system shall keep the following records:

**(a)** a record containing the names of the pilots and other crew members who are involved in each flight and, in respect of the system, the time of each flight or series of flights; and

**(b)** a record containing the particulars of any mandatory action and any other maintenance action, modification or repair performed on the system, including

**(i)** the names of the persons who performed them,

**(ii)** the dates they were undertaken,

**(iii)** in the case of a modification, the manufacturer, model and a description of the part or equipment installed to modify the system, and

**(iv)** if applicable, any instructions provided to complete the work.

**(2)** Every owner of a remotely piloted aircraft system shall ensure that the records referred to in subsection (1) are

**b)** le pilote en a fait la demande à l'unité de contrôle de la circulation aérienne avant d'entrer dans l'espace aérien;

**c)** la sécurité aérienne n'est pas susceptible d'être compromise.

Utilisation à un aérodrome, un aéroport, un héliport ou dans son voisinage

**901.47 (1)** Il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépiloté à un aérodrome ou à proximité d'un aérodrome inscrit dans le *Supplément de vol — Canada* ou dans le *Supplément hydroaérodromes* d'une manière qui pourrait perturber la trajectoire d'un aéronef circulant dans le circuit de trafic établi.

**(2)** Sous réserve de l'article 901.73, il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépiloté à une distance inférieure à :

**a)** trois milles marins du centre d'un aéroport;

**b)** un mille marin du centre d'un héliport.

**(3)** Il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépiloté à une distance inférieure à trois milles marins du centre d'un aérodrome exploité sous l'autorité du ministre de la Défense nationale, sauf en conformité avec un certificat d'opérations aériennes spécialisées — SATP délivré en vertu de l'article 903.03.

Dossiers

**901.48 (1)** Le propriétaire d'un système d'aéronef télépiloté tient les dossiers suivants :

**a)** un dossier contenant le nom des pilotes et des autres membres d'équipage qui participent à chaque vol et, à l'égard du système, le temps de chaque vol ou série de vols;

**b)** un dossier contenant les détails sur les travaux relatifs aux mesures obligatoires et aux travaux de maintenance, les modifications et les réparations effectués sur le système, y compris :

**(i)** le nom des personnes qui les ont effectués,

**(ii)** la date à laquelle ils ont été effectués,

**(iii)** dans le cas d'une modification, le constructeur, le modèle et une description des pièces ou de l'équipement installés sur le système,

**(iv)** le cas échéant, toute instruction fournie pour réaliser les travaux.

**(2)** Il veille à ce que les dossiers visés au paragraphe (1) soient conservés pour les périodes ci-après après leur

made available to the Minister on request and are retained for a period of

**(a)** in the case of the records referred to in paragraph (1)(a), 12 months after the day on which they are created; and

**(b)** in the case of the records referred to in paragraph (1)(b), 24 months after the day on which they are created.

**(3)** Every owner of a remotely piloted aircraft system who transfers ownership of the system to another person shall, at the time of transfer, also deliver to that person all of the records referred to in paragraph (1)(b).

#### Incidents and Accidents — Associated Measures

**901.49 (1)** A pilot that operates a remotely piloted aircraft system shall immediately cease operations if any of the following incidents or accidents occurs until such time as an analysis is undertaken as to the cause of the occurrence and corrective actions have been taken to mitigate the risk of recurrence:

- (a)** injuries to any person requiring medical attention;
- (b)** unintended contact between the aircraft and persons;
- (c)** unanticipated damage incurred to the airframe, control station, payload or command and control links that adversely affects the performance or flight characteristics of the aircraft;
- (d)** any time the aircraft is not kept within horizontal boundaries or altitude limits;
- (e)** any collision with or risk of collision with another aircraft;
- (f)** any time the aircraft becomes uncontrollable, experiences a fly-away or is missing; and
- (g)** any incident not referred to in paragraphs (a) to (f) for which a police report has been filed or for which a Civil Aviation Daily Occurrence Report has resulted.

**(2)** The pilot of the remotely piloted aircraft system shall keep, and make available to the Minister on request, a record of any analyses undertaken under subsection (1) for a period of 12 months after the day on which the record is created.

[901.50 to 901.52 reserved]

création et soient mis à la disposition du ministre sur demande de ce dernier :

**a)** douze mois, dans le cas du dossier visé à l'alinéa (1)a);

**b)** vingt-quatre mois, dans le cas du dossier visé à l'alinéa (1)b).

**(3)** S'il transfère la propriété du système à une autre personne, il est aussi tenu, au moment du transfert, de lui livrer tous les dossiers visés à l'alinéa (1)b).

#### Mesures relatives aux incidents et accidents

**901.49 (1)** Le pilote qui utilise un système d'aéronef télé-piloté cesse immédiatement de l'utiliser dès que l'un des incidents ou des accidents ci-après se produit, et ce, jusqu'à ce qu'une analyse soit faite pour en déterminer la cause et que des mesures correctives soient prises pour atténuer le risque qu'il se reproduise :

- a)** toute blessure nécessitant des soins médicaux;
- b)** tout contact entre l'aéronef et des personnes;
- c)** tout dommage imprévu subi par la cellule, le poste de contrôle, la charge utile ou les liaisons de commande et de contrôle qui nuit aux performances ou aux caractéristiques de vol de l'aéronef;
- d)** toute sortie de l'aéronef des limites horizontales et d'altitude prévues;
- e)** toute collision ou risque de collision avec un autre aéronef;
- f)** toute perte de contrôle, toute dérive ou toute disparition de l'aéronef;
- g)** tout incident non visé aux alinéas a) à f) qui a fait l'objet d'un rapport de police ou d'un compte-rendu relatif au Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile.

**(2)** Il conserve un relevé des analyses effectuées en vertu du paragraphe (1) pendant une période de douze mois après la date de sa création et le met à la disposition du ministre sur demande de ce dernier.

[901.50 à 901.52 réservés]

## Division IV — Basic Operations

### Application

**901.53** This Division applies in respect of the operation of remotely piloted aircraft systems that include small remotely piloted aircraft and that are not intended to conduct any of the advanced operations referred to in paragraphs 901.62(a) to (d).

### Pilot Requirements

**901.54 (1)** Subject to subsection (2), no person shall operate a remotely piloted aircraft system under this Division unless the person

- (a) is at least 14 years of age; and
- (b) holds either
  - (i) a pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — basic operations issued under section 901.55; or
  - (ii) a pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — advanced operations issued under section 901.64.

**(2)** Subsection (1) does not apply to a person who is less than 14 years of age if the operation of the remotely piloted aircraft system is conducted under the direct supervision of a person who is 14 years of age or older and who can operate a remotely piloted aircraft system under this Division or Division V.

### Issuance of Pilot Certificate — Small Remotely Piloted Aircraft (VLOS) — Basic Operations

**901.55** The Minister shall, on receipt of an application, issue a pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — basic operations if the applicant demonstrates to the Minister that the applicant

- (a) is at least 14 years of age; and
- (b) has successfully completed the examination “Remotely Piloted Aircraft Systems — Basic Operations” which is based on the standard entitled *Knowledge Requirements for Pilots of Remotely Piloted Aircraft Systems, 250 g up to and including 25 kg, Operating within Visual Line-of-Sight (VLOS)*, TP 15263, published by the Minister and covers the subjects set out in section 921.01 of Standard 921 — *Small Remotely Piloted Aircraft in Visual Line-of-Sight (VLOS)*.

## Section IV — opérations de base

### Application

**901.53** La présente section s’applique à l’égard de l’utilisation des systèmes d’aéronefs télépilotes qui comprennent un petit aéronef télépilote et qui ne sont pas destinés aux opérations avancées visées aux alinéas 901.62a) à d).

### Exigence relative au pilote

**901.54 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à toute personne d’utiliser un système d’aéronef télépilote en vertu de la présente section, à moins qu’elle ne respecte les exigences suivantes :

- a) elle est âgée d’au moins quatorze ans;
- b) elle est titulaire de l’un ou l’autre des documents suivants :
  - (i) un certificat de pilote — petit aéronef télépilote (VLOS) — opérations de base délivré en vertu de l’article 901.55,
  - (ii) un certificat de pilote — petit aéronef télépilote (VLOS) — opérations avancées délivré en vertu de l’article 901.64.

**(2)** Le paragraphe (1) ne s’applique pas à une personne âgée de moins de quatorze ans si l’utilisation du système d’aéronef télépilote est effectuée sous la supervision directe d’une personne âgée de quatorze ans ou plus qui peut utiliser un système d’aéronef télépilote en vertu de la présente section ou de la section V.

### Délivrance du certificat de pilote — petit aéronef télépilote (VLOS) — opérations de base

**901.55** Le ministre délivre, sur demande, un certificat de pilote — petit aéronef télépilote (VLOS) — opérations de base, si le demandeur lui démontre, à la fois :

- a) qu’il est âgé d’au moins quatorze ans;
- b) qu’il a terminé avec succès l’examen « Systèmes d’aéronefs télépilotes — opérations de base », qui est basé sur la norme intitulée *Connaissances exigées pour les pilotes de systèmes d’aéronefs télépilotes de 250 g à 25 kg inclusivement, utilisés en visibilité directe (VLOS)*, TP 15263, publiée par le ministre et qui traite des sujets prévus à l’article 921.01 de la norme 921 — *Petits aéronefs télépilotes en visibilité directe (VLOS)*.

## Recency Requirements

**901.56 (1)** No holder of a pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — basic operations or of a pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — advanced operations shall operate a remotely piloted aircraft system under this Division unless the holder has, within the 24 months preceding the flight,

(a) been issued a pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — basic operations under section 901.55 or a pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — advanced operations under section 901.64; or

(b) successfully completed

(i) either of the examinations referred to in paragraphs 901.55(b) and 901.64(b),

(ii) a flight review referred to in paragraph 901.64(c), or

(iii) any of the recurrent training activities set out in section 921.04 of Standard 921 — *Small Remotely Piloted Aircraft in Visual Line-of-Sight (VLOS)*.

(2) The person referred to in subsection (1) shall keep a record of all activities referred to in paragraph (1)(b), including the dates on which they were completed, for at least 24 months after the day on which they were completed.

## Access to Certificate and Proof of Recency

**901.57** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system under this Division unless both of the following are easily accessible to the pilot during the operation of the system:

(a) the pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — basic operations issued under section 901.55 or the pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — advanced operations issued under section 901.64; and

(b) documentation demonstrating that the pilot meets the recency requirements set out in section 901.56.

## Examination Rules

**901.58** No person shall, in respect of an examination taken under this Division,

(a) copy or remove from any place all or any portion of the text of the examination;

## Mise à jour des connaissances

**901.56 (1)** Il est interdit au détenteur d'un certificat de pilote — petit aéronef télépiloté (VLOS) — opérations de base ou d'un certificat de pilote — petit aéronef télépiloté (VLOS) — opérations avancées d'utiliser un système d'aéronef télépiloté en vertu de la présente section à moins que, dans les vingt-quatre mois précédant le vol, selon le cas :

a) un certificat de pilote — petit aéronef télépiloté (VLOS) — opérations de base lui a été délivré en vertu de l'article 901.55 ou un certificat de pilote — petit aéronef télépiloté (VLOS) — opérations avancées lui a été délivré en vertu de l'article 901.64;

b) il a terminé avec succès :

(i) soit l'un ou l'autre des examens visés aux alinéas 901.55b) et 901.64b),

(ii) soit la révision en vol visée à l'alinéa 901.64c),

(iii) soit l'une des activités de mise à jour des connaissances prévues à l'article 921.04 de la norme 921 — *Petits aéronefs télépilotés en visibilité directe (VLOS)*.

(2) La personne visée au paragraphe (1) conserve un relevé des activités visées à l'alinéa (1)b) pendant vingt-quatre mois après la date à laquelle elle les a terminées, lequel mentionne notamment la date à laquelle elle les a terminées.

## Accessibilité au certificat et aux relevés

**901.57** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté en vertu de la présente section à moins que les documents ci-après ne lui soient facilement accessibles pendant l'utilisation du système :

a) le certificat de pilote — petit aéronef télépiloté (VLOS) — opérations de base délivré en vertu de l'article 901.55 ou le certificat de pilote — petit aéronef télépiloté (VLOS) — opérations avancées délivré en vertu de l'article 901.64;

b) un document démontrant que le pilote respecte les exigences relatives à la mise à jour des connaissances prévue à l'article 901.56.

## Règles relatives aux examens

**901.58** Il est interdit, relativement à tout examen tenu en vertu de la présente section :

a) de copier ou d'enlever d'un endroit le texte de l'examen ou toute partie de celui-ci;

**(b)** give help to or accept help from any person during the examination; or

**(c)** complete all or any portion of the examination on behalf of any other person.

#### Retaking of an Examination or Flight Review

**901.59** A person who fails an examination or a flight review taken under this Division is ineligible to retake the examination or flight review for a period of 24 hours after the examination or review.

[901.60 and 901.61 reserved]

### Division V — Advanced Operations

#### Application

**901.62** This Division applies in respect of remotely piloted aircraft systems that include small remotely piloted aircraft and that are intended for operation

**(a)** in controlled airspace, in accordance with paragraph 901.69(1)(a) and sections 901.71 and 901.72;

**(b)** at a distance of less than 100 feet (30 m) but not less than 16.4 feet (5 m) from another person except from a crew member or other person involved in the operation, measured horizontally and at any altitude, in accordance with paragraph 901.69(1)(b);

**(c)** at a distance of less than 16.4 feet (5 m) from another person, measured horizontally and at any altitude, in accordance with paragraph 901.69(1)(c); or

**(d)** within three nautical miles from the centre of an airport, or within one nautical mile from the centre of a heliport, in accordance with section 901.73.

#### Pilot Requirements

**901.63 (1)** Subject to subsection (2), no person shall operate a remotely piloted aircraft system under this Division unless the person

**(a)** is at least 16 years of age; and

**(b)** holds a pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — advanced operations issued under section 901.64.

**(2)** Subsection (1) does not apply to a person who is

**(a)** less than 16 years of age if the operation of the remotely piloted aircraft system is conducted under the direct supervision of a person who is 16 years of age or

**b)** d'aider quiconque ou d'accepter de l'aide de quiconque pendant l'examen;

**c)** de subir l'examen ou toute partie de celui-ci pour le compte d'une autre personne.

#### Reprise d'un examen ou d'une révision en vol

**901.59** La personne qui échoue à un examen ou à une révision en vol tenus en vertu de la présente section n'est pas admissible à une reprise pendant les vingt-quatre heures qui suivent l'examen ou la révision.

[901.60 et 901.61 réservés]

### Section V — opérations avancées

#### Application

**901.62** La présente section s'applique aux systèmes d'aéronefs télépilotes qui comprennent un petit aéronef télépilote et qui sont destinés à être utilisés, selon le cas :

**a)** dans l'espace aérien contrôlé, conformément à l'alinéa 901.69(1)a) et aux articles 901.71 et 901.72;

**b)** à une distance de moins de 100 pieds (30 m) mais d'au moins 16,4 pieds (5 m), mesurée horizontalement et à n'importe quelle altitude, d'une personne, à l'exception d'un membre d'équipage ou d'une autre personne participant à l'utilisation, conformément à l'alinéa 901.69(1)b);

**c)** à une distance de moins de 16,4 pieds (5 m), mesurée horizontalement et à n'importe quelle altitude, d'une personne, conformément à l'alinéa 901.69(1)c);

**d)** à une distance inférieure à trois milles marins du centre d'un aéroport ou à un mille marin d'un hélicoptère, conformément à l'article 901.73.

#### Exigence relative au pilote

**901.63 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à toute personne d'utiliser un système d'aéronef télépilote en vertu de la présente section à moins qu'elle ne respecte les exigences suivantes :

**a)** elle est âgée d'au moins seize ans;

**b)** elle est titulaire d'un certificat de pilote — petit aéronef télépilote (VLOS) — opérations avancées délivré en vertu de l'article 901.64.

**(2)** Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les cas suivants :

**a)** la personne est âgée de moins de seize ans si l'utilisation du système d'aéronef télépilote est effectuée



older and who can operate a remotely piloted aircraft system under this Division; or

**(b)** operating a remotely piloted aircraft system as part of a flight review in order to meet the requirement set out in paragraph 901.64(c).

#### Issuance of Pilot Certificate — Small Remotely Piloted Aircraft (VLOS) — Advanced Operations

**901.64** The Minister shall, on receipt of an application, issue a pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — advanced operations if the applicant demonstrates to the Minister that the applicant

**(a)** is at least 16 years of age;

**(b)** has successfully completed the examination “Remotely Piloted Aircraft Systems — Advanced Operations” which is based on the standard entitled *Knowledge Requirements for Pilots of Remotely Piloted Aircraft Systems, 250 g up to and including 25 kg, Operating within Visual Line-of-Sight (VLOS)*, TP 15263, published by the Minister and covers the subjects set out in section 921.02 of Standard 921 — *Small Remotely Piloted Aircraft in Visual Line-of-Sight (VLOS)*; and

**(c)** has, within 12 months before the date of application, successfully completed a flight review in accordance with section 921.02 of Standard 921 — *Small Remotely Piloted Aircraft in Visual Line-of-Sight (VLOS)* conducted by a person qualified to conduct flight reviews under section 901.82.

#### Recency Requirements

**901.65 (1)** No holder of a pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — advanced operations shall operate a remotely piloted aircraft system under this Division unless the holder has, within the 24 months preceding the flight,

**(a)** been issued a pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — advanced operations under section 901.64; or

**(b)** successfully completed

**(i)** either of the examinations referred to in paragraphs 901.55(b) and 901.64(b),

**(ii)** a flight review referred to in paragraph 901.64(c), or

**(iii)** any of the recurrent training activities set out in section 921.04 of Standard 921 — *Small Remotely Piloted Aircraft in Visual Line-of-Sight (VLOS)*.

sous la supervision directe d'une personne âgée de seize ans ou plus qui peut utiliser un système d'aéronef télépilote en vertu de la présente section;

**b)** la personne utilise le système dans le cadre d'une révision en vol effectuée en vue de satisfaire l'exigence prévue à l'alinéa 901.64c).

#### Délivrance du certificat de pilote — petit aéronef télépilote (VLOS) — opérations avancées

**901.64** Le ministre délivre, sur demande, un certificat de pilote — petit aéronef télépilote (VLOS) — avancées, si le demandeur lui démontre, à la fois :

**a)** qu'il est âgé d'au moins seize ans;

**b)** qu'il a terminé avec succès l'examen « Systèmes d'aéronefs télépilotes – opérations avancées », qui est basé sur la norme intitulée *Connaissances exigées pour les pilotes de systèmes d'aéronefs télépilotes de 250 g à 25 kg inclusivement, utilisés en visibilité directe (VLOS)*, TP 15263, publiée par le ministre et qui traite des sujets prévus à l'article 921.02 de la norme 921 – *Petits aéronefs télépilotes en visibilité directe (VLOS)*;

**c)** qu'il a terminé avec succès, dans les douze mois qui précèdent la demande, une révision en vol conformément à l'article 921.02 de la norme 921 – *Petits aéronefs télépilotes en visibilité directe (VLOS)* effectuée par une personne qualifiée pour effectuer une révision en vol en vertu de l'article 901.82.

#### Mise à jour des connaissances

**901.65 (1)** Il est interdit au détenteur du certificat de pilote — petit aéronef télépilote (VLOS) — opérations avancées d'utiliser un système d'aéronef télépilote en vertu de la présente section à moins que, dans les vingt-quatre mois précédant le vol, selon le cas :

**a)** un certificat de pilote — petit aéronef télépilote (VLOS) — opérations avancées lui ait délivré en vertu de l'article 901.64;

**b)** elle ait terminé avec succès :

**(i)** soit l'un ou l'autre des examens visés aux alinéas 901.55b) et 901.64b),

**(ii)** soit la révision en vol visée à l'alinéa 901.64c),

**(iii)** soit l'une des activités de mise à jour des connaissances prévues à l'article 921.04 de la norme 921 – *Petits aéronefs télépilotes en visibilité directe (VLOS)*.

**(2)** The person referred to in subsection (1) shall keep a record of all activities completed in accordance with paragraph (1)(b), including the dates on which they were completed, for at least 24 months after the day on which they were completed.

#### Access to Certificate and Proof of Recency

**901.66** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system under this Division unless both of the following are easily accessible during the operation of the system:

- (a)** the pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — advanced operations issued under section 901.64; and
- (b)** documentation demonstrating that the pilot meets the recency requirements set out in section 901.65.

#### Examination Rules

**901.67** No person shall commit an act referred to in paragraphs 901.58(a) to (c) in respect of an examination taken under this Division.

#### Retaking of an Examination or Flight Review

**901.68** A person who fails an examination or a flight review taken under this Division is ineligible to retake the examination or flight review for a period of 24 hours after the examination or review.

#### Manufacturer Declaration — Permitted Operations

**901.69 (1)** Subject to subsection (2), no pilot shall operate a remotely piloted aircraft system under this Division to conduct any of the following operations unless a declaration under section 901.76 has been made in respect of that model of system and the certificate of registration issued in respect of the aircraft specifies the operations for which the declaration was made:

- (a)** operations in controlled airspace;
- (b)** operations at a distance of less than 100 feet (30 m) but not less than 16.4 feet (5 m) from another person except from a crew member or other person involved in the operation, measured horizontally and at any altitude; or
- (c)** operations at a distance of less than 16.4 feet (5 m) from another person, measured horizontally and at any altitude.

**(2)** La personne visée au paragraphe (1) conserve un relevé des activités visées à l'alinéa (1)b) pendant vingt-quatre mois après la date à laquelle elle les a terminées, lequel mentionne notamment la date à laquelle elle les a terminées.

#### Accessibilité au certificat et aux relevés

**901.66** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté en vertu de la présente section à moins que les documents ci-après ne soient facilement accessibles pendant l'utilisation du système :

- a)** le certificat de pilote — petit aéronef télépiloté (VLOS) — opérations avancées délivré en vertu de l'article 901.64;
- b)** un document démontrant que le pilote respecte les exigences relatives à la mise à jour des connaissances prévues à l'article 901.65.

#### Règles relatives aux examens

**901.67** Les actes visés aux alinéas 901.58a) à c) sont interdits relativement à tout examen tenu en vertu de la présente section.

#### Reprise d'un examen ou d'une révision en vol

**901.68** La personne qui échoue à un examen ou à une révision en vol tenus en vertu de la présente section est inadmissible à une reprise dans les vingt-quatre heures qui suivent l'examen ou la révision.

#### Déclaration du constructeur — opérations permises

**901.69 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté en vertu de la présente section pour effectuer l'une ou l'autre des opérations ci-après sauf si le modèle du système fait l'objet d'une déclaration présentée en vertu de l'article 901.76 et que le certificat d'immatriculation délivré à l'égard de l'aéronef ne mentionne les opérations qui font l'objet de cette déclaration :

- a)** l'utilisation dans l'espace aérien contrôlé;
- b)** l'utilisation à une distance de moins de 100 pieds (30 m) mais d'au moins 16,4 pieds (5 m), mesurée horizontalement et à n'importe quelle altitude, d'une personne, à l'exception d'un membre d'équipage ou d'une autre personne participant à l'utilisation;
- c)** l'utilisation à une distance de moins de 16,4 pieds (5 m), mesurée horizontalement et à n'importe quelle altitude, d'une personne.

**(2)** A pilot may operate a remotely piloted aircraft system under this Division to conduct the operations referred to in paragraphs (1)(a) and (b) if, before April 1, 2019, the model of system was determined by the Minister to meet the requirements set out in *Appendix C - Criteria for a Compliant Small UAV System Design* of Staff Instruction (SI) No. 623-001, published by the Minister on November 19, 2014.

#### Operation of a Modified Remotely Piloted Aircraft System

**901.70** If a declaration has been made under section 901.76 in respect of a model of remotely piloted aircraft system for any operation referred to in subsection 901.69(1), no pilot shall conduct any of those operations using a system of that model if the system has been modified in any way, unless

- (a)** the pilot is able to demonstrate to the Minister that, despite the modification, the system continues to meet the technical requirements set out in Standard 922 — *RPAS Safety Assurance* applicable to the operations referred to in subsection 901.69(1) for which the declaration was made; and
- (b)** if applicable, the modification was performed according to the instructions of the manufacturer of the part or equipment used to modify the system.

#### Operations in Controlled Airspace

**901.71 (1)** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft in controlled airspace under this Division unless the following information is provided to the provider of air traffic services in the area of operation before a proposed operation and an authorization has been issued by that provider:

- (a)** the date, time and duration of the operation;
- (b)** the category, registration number and physical characteristics of the aircraft;
- (c)** the vertical and horizontal boundaries of the area of operation;
- (d)** the route of the flight to access the area of operation;
- (e)** the proximity of the area of operation to manned aircraft approaches and departures and to patterns of traffic formed by manned aircraft;
- (f)** the means by which two-way communications with the appropriate air traffic control unit will be maintained;

**(2)** Il est permis au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté en vertu de la présente section pour effectuer l'une ou l'autre des opérations visées aux alinéas (1)a) et b) si, avant le 1<sup>er</sup> avril 2019, le ministre a déterminé que le modèle du système est conforme aux exigences prévues à l'*Annexe C — critères de conformité de la conception d'un petit UAV*, de l'Instruction visant le personnel (IP) n° 623-001, publiée le 19 novembre 2014 par le ministre.

#### Utilisation d'un système d'aéronef télépiloté modifié

**901.70** Si une déclaration est présentée en vertu de l'article 901.76 à l'égard d'un modèle de système d'aéronef télépiloté destiné à l'une des opérations visées au paragraphe 901.69(1), il est interdit au pilote d'effectuer celle-ci au moyen d'un système du même modèle qui a été modifié de quelque manière que ce soit, à moins que :

- a)** d'une part, le pilote est en mesure de démontrer au ministre que, malgré la modification, le système est toujours conforme aux exigences techniques de la norme 922 — *Assurance de la sécurité des SATP* à l'égard des opérations visées au paragraphe 901.69(1) pour laquelle la déclaration a été présentée;
- b)** d'autre part, la modification ait été effectuée conformément aux instructions du constructeur des pièces ou de l'équipement utilisés pour modifier le système, le cas échéant.

#### Utilisation dans un espace aérien contrôlé

**901.71 (1)** Il est interdit au pilote d'utiliser un aéronef télépiloté en vertu de la présente section dans un espace aérien contrôlé à moins que les renseignements ci-après n'aient été fournis au fournisseur de services de la circulation aérienne responsable de la région d'exploitation et qu'il n'ait obtenu l'autorisation de celui-ci :

- a)** la date, l'heure et la durée de l'utilisation;
- b)** la catégorie, le numéro d'immatriculation et les caractéristiques physiques de l'aéronef;
- c)** les limites verticales et horizontales de la région d'exploitation;
- d)** le trajet de vol utilisé pour atteindre la région d'exploitation;
- e)** la proximité de la région d'exploitation aux approches et aux départs d'aéronefs habités et des circuits de circulation suivis par ceux-ci;
- f)** les moyens utilisés pour assurer une communication bilatérale avec l'unité de services de la circulation aérienne compétente;

**(g)** the name, contact information and pilot certificate number of any pilot of the aircraft;

**(h)** the procedures and flight profiles to be followed in the case of a lost command and control link;

**(i)** the procedures to be followed in emergency situations;

**(j)** the process and the time required to terminate the operation; and

**(k)** any other information required by the provider of air traffic services that is necessary for the provision of air traffic management.

**(2)** Despite section 901.25, a pilot may operate a remotely piloted aircraft in controlled airspace under this Division at an altitude above those referred to in that section if an authorization to that effect has been issued by the provider of air traffic services in the area of operation.

#### Compliance with Air Traffic Control Instructions

**901.72** The pilot of a remotely piloted aircraft operating in controlled airspace under this Division shall comply with all of the air traffic control instructions directed at the pilot.

#### Operations at or in the Vicinity of an Airport or Heliport — Established Procedure

**901.73** No pilot shall operate a remotely piloted aircraft system under this Division if the aircraft is within three nautical miles from the centre of an airport or within one nautical mile from the centre of a heliport unless the operation is conducted in accordance with the established procedure with respect to the use of remotely piloted aircraft systems applicable to that airport or heliport.

[901.74 and 901.75 reserved]

### Division VI — Advanced Operations — Requirements for Manufacturer

#### Manufacturer Declaration

**901.76 (1)** For each model of remotely piloted aircraft system that is intended to conduct any of the operations referred to in subsection 901.69(1), the manufacturer shall provide the Minister with a declaration in accordance with subsection (2), except in the case of a model referred to in subsection 901.69(2) and that is intended to conduct any of the operations referred to in that subsection.

**(g)** le nom, les coordonnées et le numéro de certificat de tout pilote de l'aéronef;

**(h)** les procédures et les profils de vol à suivre en cas de perte de liaison de commande et de contrôle;

**(i)** les procédures à suivre en cas d'urgence;

**(j)** le processus et le temps nécessaire pour interrompre l'utilisation;

**(k)** tout autre renseignement exigé par le fournisseur de services de la circulation aérienne qui est nécessaire à la gestion de la circulation aérienne.

**(2)** Malgré l'article 901.25, il est permis au pilote d'utiliser un aéronef télépiloté dans un espace aérien contrôlé en vertu de la présente section, à une altitude supérieure à l'une des altitudes visées au même article, s'il obtient une autorisation à cet effet du fournisseur de services de la circulation aérienne responsable de la région d'exploitation.

#### Conformité avec les instructions du contrôle de la circulation aérienne

**901.72** Le pilote d'un aéronef télépiloté utilisé dans un espace aérien contrôlé en vertu de la présente section est tenu de se conformer à toutes les instructions du contrôle de la circulation aérienne qui lui sont destinées.

#### Activités dans le voisinage d'un aéroport ou d'un hélicoptère — procédures établies

**901.73** Il est interdit au pilote d'utiliser un système d'aéronef télépiloté en vertu de la présente section lorsque l'aéronef se trouve à une distance inférieure à trois milles marins du centre d'un aéroport ou inférieure à un mille marin d'un hélicoptère, à moins que l'utilisation ne soit menée conformément à la procédure établie relativement à l'utilisation des systèmes d'aéronefs télépilotés applicable à cet aéroport ou à cet hélicoptère.

[901.74 et 901.75 réservés]

### Section VI — opérations avancées — exigences relatives au constructeur

#### Déclaration du constructeur

**901.76 (1)** Le constructeur présente au ministre une déclaration conforme au paragraphe (2) pour tout modèle de système d'aéronef télépiloté qu'il construit et qui est destiné à toute opération visée au paragraphe 901.69(1), à l'exception du modèle visé au paragraphe 901.69(2) et qui est destiné aux opérations visées au même paragraphe.

**(2)** The manufacturer's declaration shall

**(a)** specify the manufacturer of the remotely piloted aircraft system, the model of the system, the maximum take-off weight of the aircraft, the operations referred to in subsection 901.69(1) that the aircraft is intended to undertake and the category of aircraft, such as a fixed-wing aircraft, rotary-wing aircraft, hybrid aircraft or lighter-than-air aircraft;

**(b)** indicate that the manufacturer

**(i)** declares that it meets the documentation requirements set out in section 901.78, and

**(ii)** has verified that the system meets the technical requirements set out in Standard 922 — *RPAS Safety Assurance* applicable to the operations referred to in subsection 901.69(1) for which the declaration was made.

**(3)** The manufacturer's declaration is invalid if

**(a)** the Minister has determined that the model of remotely piloted aircraft system does not meet the technical requirements set out in the standard referred to in subparagraph (2)(b)(ii); or

**(b)** the manufacturer has notified the Minister of an issue related to the design of the model under section 901.77.

## Notice to the Minister

**901.77** A manufacturer that has made a declaration to the Minister under section 901.76 shall notify the Minister of any issue related to the design of the model of remotely piloted aircraft system that results in the system no longer meeting the technical requirements set out in the standard referred to in subparagraph 901.76(2)(b)(ii), as soon as possible after the issue is identified.

## Documentation

**901.78** A manufacturer that has made a declaration to the Minister in respect of a model of remotely piloted aircraft system under section 901.76 shall make available to each owner of that model of system

**(a)** a maintenance program that includes

**(i)** instructions related to the servicing and maintenance of the system, and

**(ii)** an inspection program to maintain system readiness;

**(2)** La déclaration du constructeur, à la fois :

**a)** précise le constructeur du système d'aéronef télépilote, le modèle du système, la masse maximale au décollage de l'aéronef, toute opération visée au paragraphe 901.69(1) à laquelle que l'aéronef est destiné et la catégorie d'aéronef, notamment s'il s'agit d'un aéronef à voilure fixe, d'un aéronef à voilure tournante, d'un aéronef hybride ou d'un aéronef plus léger que l'air;

**b)** indique que le constructeur :

**(i)** d'une part, déclare respecter les exigences relatives à la documentation prévues à l'article 901.78,

**(ii)** d'autre part, a vérifié que le modèle de système est conforme aux exigences techniques prévues à la norme 922 — *Assurance de la sécurité des SATP*, à l'égard de toute opération visée au paragraphe 901.69(1) pour laquelle la déclaration a été présentée.

**(3)** Les circonstances suivantes entraînent l'invalidité de la déclaration du constructeur :

**a)** le ministre détermine que le modèle de système d'aéronef télépilote n'est pas conforme aux exigences techniques de la norme visée au sous-alinéa (2)(b)(ii);

**b)** le constructeur avise le ministre d'un problème relatif à la conception du modèle en vertu de l'article 901.77.

## Avis au ministre

**901.77 (1)** Le constructeur qui a présenté au ministre une déclaration en vertu de l'article 901.76 avise ce dernier de tout problème relatif à la conception du modèle de système d'aéronef télépilote qui fait en sorte que le système ne respecte plus les exigences techniques de la norme visée au sous-alinéa 901.76(2)(b)(ii) dès que possible après avoir identifié le problème.

## Documentation

**901.78** Le constructeur qui a présenté au ministre une déclaration à l'égard d'un modèle de système d'aéronef télépilote en vertu de l'article 901.76 met à la disposition de tout propriétaire de celui-ci :

**a)** un programme de maintenance qui comprend :

**(i)** des instructions relatives à la maintenance et à l'entretien courant du système,

**(ii)** un programme d'inspection visant le maintien de l'état de préparation du système;

**(b)** any mandatory actions the manufacturer issues in respect of the system; and

**(c)** a remotely piloted aircraft system operating manual that includes

**(i)** a description of the system,

**(ii)** the ranges of weights and centres of gravity within which the system may be safely operated under normal and emergency conditions and, if a weight and centre of gravity combination is considered safe only within certain loading limits, those limits and the corresponding weight and centre of gravity combinations,

**(iii)** with respect to each flight phase and mode of operation, the minimum and maximum altitudes and velocities within which the aircraft can be operated safely under normal and emergency conditions,

**(iv)** a description of the effects of foreseeable weather conditions or other environmental conditions on the performance of both the system and the pilot,

**(v)** the characteristics of the system that could result in severe injury to crew members during normal operations,

**(vi)** the design features of the system, and their associated operations, that are intended to protect against injury to persons not involved in the operations,

**(vii)** the warning information provided to the pilot in the event of a degradation in system performance that results in an unsafe system operation condition,

**(viii)** procedures for operating the system in normal and emergency conditions, and

**(ix)** assembly and adjustment instructions for the system.

#### Record-keeping

**901.79 (1)** A manufacturer that has made a declaration to the Minister in respect of a model of remotely piloted aircraft system under section 901.76 shall keep, and make available to the Minister on request,

**(a)** a current record of all mandatory actions in respect of the system; and

**b)** les mesures obligatoires qu'il publie à l'égard du système;

**c)** un manuel d'utilisation du système d'aéronef télépilote qui comprend :

**(i)** une description du système,

**(ii)** les plages de poids et de centres de gravité qui délimitent l'utilisation du système en toute sécurité dans des conditions normales et en situation d'urgence et, dans le cas où une combinaison de poids et de centre de gravité est considérée comme étant sécuritaire uniquement en respectant certaines limites de charge, les limites, le poids et le centre de gravité correspondants,

**(iii)** à l'égard de chaque phase de vol et mode de fonctionnement, les altitudes et vitesses minimales et maximales en vertu desquelles l'aéronef peut être utilisé en toute sécurité dans des conditions normales et en situation d'urgence,

**(iv)** une description des effets de toute condition météorologique ou autre condition environnementale qui a une incidence sur le rendement du système et du pilote,

**(v)** les caractéristiques du système qui peuvent causer des blessures graves aux membres de l'équipage du système durant l'utilisation en situation normale,

**(vi)** les caractéristiques de conception du système qui sont destinées à protéger contre les blessures les personnes qui ne participent pas à l'utilisation, ainsi que les utilisations qui s'y rattachent,

**(vii)** les avertissements qui sont donnés au pilote dans les cas de dégradation des performances du système qui entraînent des conditions d'utilisation non sécuritaires,

**(viii)** les procédures d'utilisation du système dans des conditions normales et d'urgence,

**(ix)** des instructions d'assemblage et d'ajustement du système.

#### Tenue de dossiers

**901.79 (1)** Le constructeur qui a présenté au ministre une déclaration à l'égard d'un modèle de système d'aéronef télépilote en vertu de l'article 901.76 conserve et, à la demande du ministre, met à la disposition de ce dernier :

**a)** d'une part, un registre à jour des mesures obligatoires à l'égard du système;

(b) a current record of the results of, and the reports related to, the verifications that the manufacturer has undertaken to ensure that the model of the system meets the technical requirements set out in the standard referred to in subparagraph 901.76(2)(b)(ii) applicable to the operations for which the declaration was made.

(2) The manufacturer shall keep the records referred to in subsection (1) for the greater of

(a) two years following the date that manufacturing of that model of remotely piloted aircraft system permanently ceases, and

(b) the lifetime of the remotely piloted aircraft that is an element of the model of system referred to in paragraph (a).

[901.80 and 901.81 reserved]

## Division VII — Requirements Related to Flight Review

Prohibition — Flight Reviewer

**901.82** No person shall perform the duties of a flight reviewer for the purposes of subparagraph 901.56(1)(b)(ii), paragraph 901.64(c) or subparagraph 901.65(1)(b)(ii) unless that person

(a) holds a pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — advanced operations endorsed with a flight reviewer rating under section 901.83; and

(b) is able to demonstrate that they are affiliated with a training provider that has made a declaration to the Minister in accordance with the requirements of section 921.05 of Standard 921 — *Small Remotely Piloted Aircraft in Visual Line-of-Sight (VLOS)*.

Flight Reviewer Rating

**901.83** The Minister shall, on receipt of an application, endorse the applicant's pilot certificate with a flight reviewer rating if the applicant demonstrates to the Minister that the applicant

(a) is at least 18 years of age;

(b) holds a pilot certificate — small remotely piloted aircraft (VLOS) — advanced operations issued under section 901.64 and meets the recency requirements set out in section 901.65;

(c) has held the certificate referred to in paragraph (b) for at least six months immediately before the date of application; and

(b) d'autre part, un registre à jour des résultats — et les rapports afférents — des vérifications que le constructeur a effectuées pour s'assurer que le modèle de système respecte les exigences techniques de la norme visée au sous-alinéa 901.76(2)(b)(ii) à l'égard des opérations pour lesquelles la déclaration a été présentée.

(2) Le constructeur conserve les dossiers visés au paragraphe (1) pendant la plus longue des périodes suivantes :

(a) deux ans après la date de la fin définitive de la production du modèle du système d'aéronef télépilote;

(b) la durée de vie de l'aéronef télépilote qui fait partie du modèle du système d'aéronef télépilote visé à l'alinéa a).

[901.80 et 901.81 réservés]

## Section VII — exigences relatives à la révision en vol

Interdiction — évaluateur de vol

**901.82** Il est interdit à toute personne d'exercer des fonctions d'évaluateur de vol pour l'application du sous-alinéa 901.56(1)(b)(ii), de l'alinéa 901.64c) ou du sous-alinéa 901.65(1)(b)(ii) à moins :

(a) d'une part, de détenir un certificat de pilote — petit aéronef télépilote (VLOS) — opérations avancées annoté des qualifications d'évaluateur de vol en application de l'article 901.83;

(b) d'autre part, d'être en mesure de démontrer son affiliation avec un fournisseur de formation qui a présenté au ministre une déclaration conforme aux exigences de l'article 921.05 de la norme 921 — *Petits aéronefs télépilotes en visibilité directe (VLOS)*.

Qualifications d'évaluateur de vol

**901.83** Le ministre annoté, sur demande, des qualifications d'évaluateur de vol sur le certificat de pilote du demandeur si ce dernier lui démontre que, à la fois :

(a) il est âgé d'au moins dix-huit ans;

(b) il est titulaire d'un certificat de pilote — petit aéronef télépilote (VLOS) — opérations avancées délivré en vertu de l'article 901.64 et respecte les exigences de mise à jour des connaissances prévues à l'article 901.65;

(c) il a été titulaire du certificat visé à l'alinéa b) pendant au moins six mois immédiatement avant la date de la demande;

**(d)** has successfully completed the examination “Remotely Piloted Aircraft Systems — Flight Reviewers” which is based on the standard entitled *Knowledge Requirements for Pilots of Remotely Piloted Aircraft Systems, 250 g up to and including 25 kg, Operating within Visual Line-of-Sight (VLOS)*, TP 15263, published by the Minister and covers the subjects set out in section 921.03 of Standard 921 — *Small Remotely Piloted Aircraft in Visual Line-of-Sight (VLOS)*.

#### Examination Rules

**901.84** No person shall commit an act referred to in paragraphs 901.58(a) to (c) in respect of an examination taken under paragraph 901.83(d).

#### Retaking of Examination

**901.85** A person who fails an examination taken under paragraph 901.83(d) is ineligible to retake the examination for a period of 24 hours after the examination.

#### Training Provider Requirements

**901.86** When a training provider has made a declaration to the Minister referred to in paragraph 901.82(1)(b), the provider shall

- (a)** submit to the Minister the name of any person that is affiliated with the provider and who intends to perform the duties of a flight reviewer;
- (b)** ensure that the person referred to in paragraph (a) conducts flight reviews in accordance with section 901.87; and
- (c)** if the person referred to in paragraph (a) ceases to be affiliated with the provider, notify the Minister of that fact within seven days after the day on which the affiliation ceases.

#### Conduct of Flight Reviews

**901.87** No person shall conduct a flight review for the purposes of subparagraph 901.56(1)(b)(ii), paragraph 901.64(c) or subparagraph 901.65(1)(b)(ii) unless the review is conducted in accordance with section 921.06 of Standard 921 — *Small Remotely Piloted Aircraft in Visual Line-of-Sight (VLOS)*.

**d)** il a terminé avec succès l'examen « Systèmes d'aéronefs télépilotés – évaluateurs de vol », qui est basé sur la norme intitulée *Connaissances exigées pour les pilotes de systèmes d'aéronefs télépilotés de 250 g à 25 kg inclusivement, utilisés en visibilité directe (VLOS)*, TP 15263, publiée par le ministre et qui traite des sujets prévus à l'article 921.03 de la norme 921 — *Petits aéronefs télépilotés en visibilité directe (VLOS)*.

#### Règles relatives à l'examen

**901.84** Il est interdit d'accomplir les actes visés aux alinéas 901.58a) à c) relativement à l'examen tenu en vertu de l'alinéa 901.83d).

#### Reprise de l'examen

**901.85** La personne qui échoue à l'examen tenu en vertu de l'alinéa 901.83d) ne peut le reprendre dans les vingt-quatre heures qui suivent.

#### Exigence — fournisseurs de formation

**901.86** Le fournisseur de formation qui a présenté au ministre la déclaration visée à l'alinéa 901.82(1)b) doit, à la fois :

- a)** soumettre au ministre le nom de toute personne qui lui est affiliée et qui se propose d'exercer des fonctions d'évaluateur de vol;
- b)** veiller à ce que la personne visée à l'alinéa a) effectue les révisions en vol conformément à l'article 901.87;
- c)** si cette personne cesse de lui être affiliée, en aviser le ministre dans les sept jours suivant la date à laquelle se termine son affiliation.

#### Conduite des révisions en vol

**901.87** Il est interdit d'effectuer une révision en vol pour l'application du sous-alinéa 901.56(1)b)(ii), de l'alinéa 901.64c) ou du sous-alinéa 901.65(1)b)(ii), sauf conformément aux exigences de l'article 921.06 de la norme 921 — *Petits aéronefs télépilotés en visibilité directe (VLOS)*.



## Subpart 2 — [Reserved]

## Subpart 3 — Special Flight Operations — Remotely Piloted Aircraft Systems

## Prohibition

**903.01** No person shall conduct any of the following operations using a remotely piloted aircraft system that includes a remotely piloted aircraft having a maximum take-off weight of 250 g (0.55 pounds) or more unless the person complies with the provisions of a special flight operations certificate — RPAS issued by the Minister under section 903.03:

- (a) the operation of a system that includes a remotely piloted aircraft having a maximum take-off weight of more than 25 kg (55 pounds);
- (b) the operation of a system beyond visual line-of-sight, as referred to in subsection 901.11(2);
- (c) the operation of a system by a foreign operator or pilot who has been authorized to operate remotely piloted aircraft systems by the foreign state;
- (d) the operation of a remotely piloted aircraft at an altitude greater than those referred to in subsection 901.25(1), unless the operation at a greater altitude is authorized under subsection 901.71(2);
- (e) the operation of more than five remotely piloted aircraft at a time from a single control station, as referred to in subsection 901.40(2);
- (f) the operation of a system at a special aviation event or at an advertised event, as referred to in section 901.41;
- (g) the operation of a system when the aircraft is transporting any of the payloads referred to in subsection 901.43(1);
- (h) the operation of a remotely piloted aircraft within three nautical miles of an aerodrome operated under the authority of the Minister of National Defence, as referred to in subsection 901.47(3); and
- (i) any other operation of a system for which the Minister determines that a special flight operations certificate — RPAS is necessary to ensure aviation safety or the safety of any person.

## Sous-partie 2 — [Réservée]

## Sous-partie 3 — opérations aériennes spécialisées — systèmes d'aéronefs télépilotes

## Interdiction

**903.01** Il est interdit d'effectuer l'une des opérations ci-après au moyen d'un système d'aéronef télépilote comprenant un aéronef télépilote dont la masse maximale au décollage est de 250 g (0,55 livre) ou plus à moins de se conformer aux dispositions d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées — SATP délivré par le ministre en vertu de l'article 903.03 :

- a) l'utilisation d'un système comprenant un aéronef dont la masse maximale au décollage est de plus de 25 kg (55 livres);
- b) l'utilisation d'un système au-delà de la visibilité directe, selon ce que prévoit le paragraphe 901.11(2);
- c) l'utilisation d'un système par un exploitant ou un pilote étranger qui a été autorisé à l'utiliser dans son propre État;
- d) l'utilisation d'un aéronef télépilote à une altitude supérieure à l'une des altitudes visées au paragraphe 901.25(1), à moins qu'une telle utilisation ne soit autorisée en vertu du paragraphe 901.71(2);
- e) l'utilisation simultanée de plus de cinq aéronefs télépilotes à partir du même poste de contrôle, selon ce que prévoit le paragraphe 901.40(2);
- f) l'utilisation d'un système lors d'une manifestation aéronautique spéciale ou d'un événement annoncé, selon ce que prévoit l'article 901.41;
- g) l'utilisation d'un système lorsque l'aéronef transporte l'une ou l'autre des charges utiles visées au paragraphe 901.43(1);
- h) l'utilisation d'un aéronef télépilote à moins de trois milles marins du centre d'un aérodrome exploité sous l'autorité du ministre de la Défense nationale, visée au paragraphe 901.47(3);
- i) toute autre utilisation d'un système pour laquelle le ministre détermine qu'un certificat d'opérations aériennes spécialisées — SATP est nécessaire pour assurer la sécurité aérienne et la sécurité des personnes.

Application for Special Flight Operations Certificate —  
RPAS

**903.02** A person who proposes to operate a remotely piloted aircraft system for any operation set out in section 903.01 shall apply to the Minister for a special flight operations certificate — RPAS with regard to that operation by submitting the following information to the Minister at least 30 working days before the date of the proposed operation:

- (a)** the legal name, trade name, address and contact information of the applicant;
- (b)** the means by which the person responsible for the operation or the pilot may be contacted directly during operations;
- (c)** the operation for which the application is made;
- (d)** the purpose of the operation;
- (e)** the dates, alternate dates and times of the operation;
- (f)** the manufacturer and model of the system, including three-view drawings or photographs of the aircraft and a complete description of the aircraft, including performance, operating limitations and equipment;
- (g)** a description of the safety plan for the proposed area of operation;
- (h)** a description of the emergency contingency plan for the operation;
- (i)** a detailed plan describing how the operation is to be carried out;
- (j)** the names, certificates, licences, permits and qualifications of the crew members, including the pilots and visual observers, and the remotely piloted aircraft system maintenance personnel;
- (k)** the instructions regarding the maintenance of the system and a description of how that maintenance will be performed;
- (l)** a description of weather minima for the operation;
- (m)** a description of separation and collision avoidance capability and procedures;
- (n)** a description of normal and emergency procedures for the operation;
- (o)** a description of air traffic control services coordination, if applicable; and

Demande de certificat d'opérations aériennes  
spécialisées — SATP

**903.02** La personne qui se propose d'utiliser un système d'aéronef télépiloté pour effectuer l'une des opérations prévues à l'article 903.01 est tenue de présenter une demande au ministre, au moins trente jours avant l'utilisation proposée, et de fournir les renseignements suivants :

- a)** la dénomination sociale, le nom commercial, l'adresse et les coordonnées du demandeur;
- b)** le moyen de contact direct de la personne responsable des opérations ou du pilote pendant l'opération;
- c)** l'opération faisant l'objet de la demande;
- d)** les objectifs de l'opération;
- e)** les dates, les dates de remplacement et l'heure de l'opération;
- f)** le constructeur, le modèle du système, y compris un plan trois-vues et des photographies de l'aéronef ainsi qu'une description complète de celui-ci, y compris des renseignements sur son rendement, ses limites d'utilisation et son équipement;
- g)** une description du plan de sécurité pour la région d'exploitation proposée;
- h)** une description du plan des mesures d'urgence pour l'opération;
- i)** un plan détaillé décrivant le déroulement de l'opération;
- j)** les nom, certificats, licences, permis et qualifications des membres de l'équipage, notamment des pilotes et des observateurs visuels, et du personnel de maintenance du système;
- k)** les instructions relatives à la maintenance du système et une description de la façon dont celle-ci sera effectuée;
- l)** une description des minimums météorologiques pour l'opération;
- m)** une description des capacités et des procédures d'espacement et d'évitement d'abordage;
- n)** une description des procédures normales et d'urgence pour l'opération;
- o)** une description de la coordination assurée avec les fournisseurs de services de circulation aérienne, s'il y a lieu;

**(p)** any other information requested by the Minister pertinent to the safe conduct of the operation.

Issuance of Special Flight Operations Certificate — RPAS

**903.03** The Minister shall, on receipt of an application submitted in accordance with section 903.02, issue a special flight operations certificate — RPAS if the applicant demonstrates to the Minister the ability to perform the operation without adversely affecting aviation safety or the safety of any person.

## Transitional Provision

**24** The definitions *area of natural hazard or disaster*, *MAAC*, *Regulations* and *restricted airspace* in subsection 1(1), subsections 1(2) and (3) and sections 2 to 8 of *Interim Order No. 9 Respecting the Use of Model Aircraft* and the schedule to that Interim Order continue to apply until May 31, 2019.

## Repeal

**25** Section 900.02.1 of the *Canadian Aviation Regulations* and the heading before it, as enacted by section 23 of these Regulations, are repealed on the day on which section 22 comes into force.

## Coming into Force

**26 (1)** Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

**(2)** Subsection 1(1) and sections 3 to 5, 15 to 18 and 22 come into force on June 1, 2019.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

### Executive summary

**Issues:** The growing Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS or RPA) industry has significant economic potential. However, the existing *Canadian Aviation Regulations* (CARs) do not provide a regulatory framework that promotes the economic potential of RPAS nor does it contain modern, risk- and performance-based regulations that can uphold aviation safety. To date, Transport Canada (TC) has been overseeing

**p)** tout autre renseignement que le ministre exige relativement à la conduite sécuritaire de l'opération.

Délivrance du certificat d'opérations aériennes spécialisées — SATP

**903.03** Sur réception de la demande présentée en conformité avec l'article 903.02, le ministre délivre un certificat d'opérations aériennes spécialisées — SATP, si le demandeur lui a démontré qu'il était en mesure d'effectuer l'opération proposée sans compromettre la sécurité aérienne et la sécurité des personnes.

## Disposition transitoire

**24** Les définitions de *espace aérien réglementé*, *MAAC*, *région touchée par les aléas naturels ou une catastrophe* et *règlement* du paragraphe 1(1), les paragraphes 1(2) et (3) et les articles 2 à 8 de l'*Arrêté d'urgence n° 9 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs*, de même que l'annexe du même arrêté d'urgence continuent de s'appliquer jusqu'au 31 mai 2019.

## Abrogation

**25** L'article 900.02.1 du *Règlement de l'aviation canadien*, édicté par l'article 23 du présent règlement, et l'intertitre le précédant, sont abrogés le jour où l'article 22 entre en vigueur.

## Entrée en vigueur

**26 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

**(2)** Le paragraphe 1(1) et les articles 3 à 5, 15 à 18 et 22 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2019.

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

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

### Résumé

**Enjeux :** L'industrie croissante des systèmes d'aéronefs télépilotes (SATP) représente des débouchés économiques importants. Toutefois, le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) existant ne fournit pas de cadre réglementaire qui promeut des débouchés économiques des SATP, ni de dispositifs modernes fondés sur les risques et la performance qui permettent de maintenir la sécurité aérienne. Dans le but d'atténuer

commercial RPAS operations on a case-by-case basis using certain CARs provisions that were not designed specifically for RPAS in order to mitigate aviation safety risks. This approach is complex, inefficient, and in some cases overly restrictive. Recreational operations must comply with the Interim Order established temporarily by the Minister of Transport to address risks to aviation and people. In the absence of regulatory change, risks to aviation and public safety will continue to rise in step with the growth in popularity of RPAS.

**Description:** The amendments to the CARs will reduce the number of operations that require Special Flight Operations Certificates (SFOC) for remotely piloted aircraft with a maximum take-off weight between 250 g and 25 kg and operated within visual line-of-sight (VLOS). The amendments will reduce risks to public safety through pilot certification and will also introduce RPAS safety-based manufacturing requirements intended for certain operations.

**Cost-benefit statement:** The monetized benefits include the elimination of SFOC and a reduced risk to public safety; they will bring an estimated benefit of \$144.5 million over 2018–2029 (present value discounted 7% and expressed in \$CAD 2018). Costs are expected to be \$172.9 million over the same period, leading to an overall monetized net cost of \$28.4 million. Additional non-monetized benefits include a reduced risk to aviation safety and greater predictability for commercial operations.

**“One-for-One” Rule and small business lens:** The “One-for-One” Rule applies and is a net OUT of \$5.8 million, or \$350 per business because the SFOC application process will be replaced by less costly requirements (expressed in \$CAD 2012 present value, annualized over 2018–2028, and discounted 7%). Moreover, the Regulations bring a net reduction of \$35.6 million in small businesses costs and introduces flexibility and efficiencies including an online portal to process registrations and exams, and to issue pilot certificates.

**Domestic and international coordination and cooperation:** Transport Canada has collaborated with

les risques liés à la sécurité aérienne dans ce domaine, Transports Canada (TC) a jusqu'à présent supervisé l'exploitation commerciale des SATP au cas par cas en se basant sur certaines dispositions du RAC, qui ne sont pas spécifiquement conçues à cette fin. Cette méthode est complexe, inefficace, et parfois excessivement contraignante. L'exploitation à des fins récréatives doit être conforme à l'Arrêté d'urgence pris temporairement par le ministre des Transports afin de faire face aux risques pour la sécurité de l'aviation et des personnes. En l'absence de changements réglementaires, l'augmentation des risques liés à la sécurité aérienne et publique ainsi que la croissance de l'utilisation des SATP vont de pair.

**Description :** Les modifications au RAC permettront de réduire le nombre d'activités exigeant des certificats d'opérations aériennes spécialisées (COAS) pour les aéronefs télépilotes ayant une masse maximale au décollage de 250 g à 25 kg utilisés en visibilité directe (VLOS). Les modifications permettront aussi de réduire les risques pour la sécurité publique grâce à la certification des pilotes et l'instauration d'exigences de fabrication axées sur la sécurité visant certaines opérations.

**Énoncé des coûts et avantages :** Les avantages monétaires comprennent l'élimination des COAS et une réduction du risque pour la sécurité publique; les modifications permettront de réaliser des gains estimés à 144,5 millions de dollars entre 2018 et 2029 (valeur actualisée réduite de 7 % et exprimée en dollars canadiens en utilisant les taux de 2018). On s'attend à ce que les coûts soient de 172,9 millions de dollars au cours de la même période, ce qui correspond à un coût global net de 28,4 millions de dollars. D'autres avantages non monétaires comprennent une réduction des risques pour la sécurité aérienne et une plus grande prévisibilité pour les opérations commerciales.

**Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises :** La règle du « un pour un » s'applique. On prévoit une valeur de SORTIE nette de 5,8 millions de dollars, ou de 350 \$ par entreprise, parce que le processus de demande de COAS sera remplacé par des exigences moins coûteuses (valeur actualisée pour la période de 2018 à 2028, réduite de 7 % et exprimée en dollars canadiens en utilisant les taux de 2012). De plus, les modifications aux règlements entraîneront une réduction nette de 35,6 millions de dollars pour ce qui est des coûts pour les petites entreprises. Les modifications offriront aussi aux intervenants une souplesse accrue et rendront les processus plus efficaces, notamment au moyen d'un portail en ligne pour les processus d'immatriculation, les examens, et l'octroi des certificats.

**Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :** Transports Canada collabore avec

the United States (U.S.) Federal Aviation Administration since 2015 under the Regulatory Cooperation Council. The focus is largely based on information sharing and best practices regarding RPAS regulatory development and implementation, and both parties have taken similar approaches to regulating RPAS.

la Federal Aviation Administration des États-Unis depuis 2015, par l'entremise du Conseil de coopération en matière de réglementation. Les efforts de collaboration sont en grande partie fondés sur l'échange d'information et de pratiques exemplaires concernant l'élaboration et la mise en œuvre de la réglementation sur les SATP; les deux parties ont pris des approches semblables.

## Background

Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), also referred to as drones, is a growing industry in Canada. This is largely driven by a number of global and domestic trends, including rapid technological advancement, increasing availability of drones at a low cost, and a broad industry in which a drone could facilitate work tasks more efficiently than traditional aviation or more safely than workers exposing themselves to risk of falls or other hazards. Operational drone services are expanding for a number of applications such as aerial photography, surveying, building inspections, ice reconnaissance, law enforcement, disaster response, traffic patterns, road repair, research and development, and much more.

Drones can be referred to by various names; however, Transport Canada uses the technical term Remotely Piloted Aircraft Systems<sup>1</sup> when referring to drones. The term RPAS is gender neutral and indicates the fact that the pilot controls the device remotely.

The number of RPAS flown in Canada is estimated to be 193 500. By comparison, it is estimated that there are 37 000 aircraft in traditional aviation, including commercial passenger and cargo aircraft and general aviation aircraft. The growth of this new industry has brought new entrants to aviation. Transport Canada is no longer solely dealing with the typical industries, such as aerospace manufacturers, airlines and airplane pilots. New entrants include commercial RPAS operators, manufacturers, training providers, law enforcement, and academia. Unlike persons who are traditionally involved in aviation, such as commercial airline pilots and military pilots, the new entrants have varying levels of aviation safety awareness, may never have flown traditional aircraft before, and may be unfamiliar with safety-related aviation rules and regulations.

<sup>1</sup> The regulatory amendments will remove the terms “unmanned air vehicle” and “model aircraft.” They will be consolidated and replaced with the term “remotely piloted aircraft system.”

## Contexte

L'industrie des systèmes d'aéronef télépilotés (SATP), également communément appelés « drones », est en pleine croissance au Canada. Cela s'explique essentiellement par un certain nombre de tendances mondiales et nationales, notamment par les progrès technologiques rapides, la disponibilité accrue des drones à faible coût, et l'établissement d'une vaste industrie où les drones peuvent rendre certaines tâches plus efficaces qu'elles ne le sont dans l'aviation traditionnelle ou rendre certaines tâches plus sécuritaires (en évitant d'exposer les travailleurs à des risques de chutes ou d'autres dangers). Les services d'exploitation de drones sont en expansion dans un certain nombre d'applications, comme la photographie aérienne, l'arpentage, les inspections d'édifices, la reconnaissance des glaces, l'application de la loi, les interventions en cas de catastrophe, le contrôle de la circulation, la réparation des routes, la recherche et du développement et bien plus encore.

Les drones peuvent être désignés par divers noms; toutefois, Transports Canada utilise le terme technique « systèmes d'aéronef télépilotés<sup>1</sup> » lorsqu'il est question de ces derniers. Le terme SATP est de genre neutre, puisqu'il indique clairement que le pilote contrôle l'aéronef à distance.

On estime à 193 500 le nombre de SATP utilisés au Canada. Par comparaison, on estime que 37 000 aéronefs sont exploités au pays en aviation traditionnelle (aéronefs pour le transport de passagers et de fret, et aéronefs d'aviation générale). L'arrivée de cette nouvelle industrie a fait entrer de nouveaux acteurs en l'aviation. Transports Canada ne traite plus uniquement avec les industries typiques, comme les fabricants d'aéronefs, les transporteurs aériens et les pilotes d'avion. Les nouveaux arrivants comprennent les exploitants de SATP commerciaux, les fabricants, les fournisseurs de formation, les organismes d'application de la loi et le milieu universitaire. Contrairement aux personnes qui œuvraient traditionnellement dans le secteur de l'aviation commerciale, comme les pilotes de ligne et les pilotes militaires, les nouveaux arrivants n'ont pas tous les mêmes niveaux de sensibilisation à la sécurité de

<sup>1</sup> Les modifications réglementaires supprimeront les termes « véhicule aérien non habité » et « modèles réduits d'aéronefs ». Ils seront intégrés et remplacés par le terme « systèmes d'aéronef télépilotés ».

Canadian civil aviation is the responsibility of the Minister of Transport under the *Aeronautics Act* (the Act). Under the Act the Minister is responsible for the development of regulations governing aeronautics and the supervision of all matters connected with aeronautics. However, there is currently no specific set of rules in place to require the safe operation of RPAS in Canada. Currently, under the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) made under the Act, remotely piloted aircraft (RPA) can be defined as either model aircraft, which are aircraft launched into flight for recreational purposes, or unmanned air vehicles that are used for non-recreational purposes. Regarding model aircraft, the CARs<sup>2</sup> require that no person fly an aircraft into cloud or in a manner that is or is likely hazardous to aviation safety. Under Part VI of the CARs,<sup>3</sup> special flight operations involving RPAS that are flown for non-recreational purposes (i.e. work or research) are subject to certain conditions that are set out in a Special Flight Operations Certificate (SFOC).<sup>4</sup>

Flying an RPA has become a common pastime. The recreational RPAS community is estimated at 140 800 operators in 2018 with a projected increase to 225 500 operators by 2025.<sup>5</sup> That being said, the minimal requirements under the CARs for recreational pilots have resulted in a number of incidents (which are often associated with a lack of user knowledge) resulting in a growing risk to aviation safety as well as to people on the ground. Since 2014, the number of RPAS-related incidents<sup>6</sup> reported to Transport Canada has risen over 200%. Incidents have included risks to traditional aircraft while they are on take-off or landing near airports, high altitude flights, and risk of injury to people on the ground caused by events such as a fly-away, which generally means that a pilot cannot maintain control of the RPA or that it ceases to follow pre-programmed procedures. In 2017, the Minister of Transport made an Interim Order (IO) under the Act to address the growing number of incidents. The objective of the IO was to improve aviation safety, to protect the public and to

l'aviation; ils n'ont peut-être jamais piloté des aéronefs traditionnels, et peuvent être peu familiarisés avec les règles et la réglementation liées à la sécurité de l'aviation.

L'aviation civile canadienne est la responsabilité du ministre des Transports en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* (la « Loi »). En effet, en vertu de la Loi, le ministre est responsable de l'élaboration de la réglementation régissant l'aéronautique et de la supervision de toutes affaires liées à l'aéronautique. Cependant, il n'y a actuellement aucun ensemble précis de règles en place pour régir l'exploitation sécuritaire des SATP au Canada. À l'heure actuelle, selon le *Règlement de l'aviation canadien* (le « RAC ») pris en vertu de la Loi, les aéronefs télépilotes peuvent être définis comme des modèles réduits d'aéronefs (des aéronefs lancés en vol à des fins récréatives) ou de véhicules aériens sans pilotes (aéronefs exploités à des fins non récréatives). En ce qui a trait aux modèles réduits d'aéronefs, le RAC<sup>2</sup> interdit à quiconque de piloter un aéronef dans les nuages ou d'une manière qui pourrait vraisemblablement constituer un danger pour la sécurité aérienne. Selon la partie VI du RAC<sup>3</sup>, l'exploitation de SATP à des fins non récréatives afin d'effectuer des opérations aériennes spécialisées (par exemple le travail ou la recherche) est soumise à certaines conditions qui sont énoncées dans le certificat d'opérations aériennes spécialisées (« COAS »)<sup>4</sup>.

L'exploitation de SATP est devenue un passe-temps courant. En 2018, la communauté des exploitants de SATP à des fins récréatives était estimée à 140 800 exploitants. On prévoit que ce nombre passera à 225 500 exploitants d'ici 2025.<sup>5</sup> Cela étant dit, les exigences minimales prévues dans le RAC pour l'exploitation des SATP à des fins récréatives ont donné lieu à un certain nombre d'incidents (souvent associés à un manque de connaissance des exploitants), ce qui entraîne un risque accru pour la sécurité aérienne ainsi que pour les gens sur le terrain. Depuis 2014, le nombre d'incidents associés aux SATP<sup>6</sup> signalés à Transports Canada a augmenté de plus de 200 %. Ces incidents comprennent des risques accrus pour les aéronefs traditionnels au moment du décollage ou de l'atterrissage près des aéroports, des vols à haute altitude et des risques de blessures à des gens sur le terrain causés par des événements comme une possible dérive (cela survient généralement lorsqu'un pilote n'arrive pas à maintenir le contrôle du SATP ou que celui-ci cesse de suivre les procédures

<sup>2</sup> Section 602.45 of the CARs

<sup>3</sup> Section 603.65 of the CARs

<sup>4</sup> An authorization to perform operations that are not directly covered by the CARs. Pilots must apply to TC and be granted approval for the SFOC in order to carry out the requested operation.

<sup>5</sup> Using 11% of the U.S. FAA's 2018 RPAS forecast, which reflects Canada's population relative to the U.S. [Federal Aviation Administration. (2018). *FAA Aerospace Forecast: Fiscal Years 2018-2038*. Washington, D.C.: FAA.]

<sup>6</sup> Number of incidents: in 2014, there were 41 incidents; in 2015, there were 86 incidents; in 2016, there were 148 incidents; and in 2017, there were 136 incidents.

<sup>2</sup> Article 602.45 du RAC

<sup>3</sup> Article 603.65 du RAC

<sup>4</sup> Autorisation d'effectuer des opérations qui ne sont pas directement visées par le RAC. Les pilotes doivent présenter une demande à TC et obtenir un COAS l'autorisant à effectuer les opérations exigées.

<sup>5</sup> En utilisant 11 % des prévisions de la FAA des États-Unis pour les SATP en 2018, ce qui reflète la population du Canada par rapport aux États-Unis. [Federal Aviation Administration. (2018). *FAA Aerospace Forecast: Fiscal Years 2018-2038*. Washington, D.C. : FAA (en anglais seulement).]

<sup>6</sup> Nombre d'incidents : en 2014, il y a eu 41 incidents; en 2015, il y a eu 86 incidents; en 2016, il y a eu 148 incidents; en 2017, il y a eu 136 incidents.

ensure the safe operation of certain model aircraft. It is a temporary measure (renewed in June 2018) until new regulations are in place to require the safe operation of RPAS.

## Issues

The growing RPAS industry has significant economic potential; however, non-recreational operators face considerable administrative burden and uncertainty under the existing rules, which require operators to hold SFOC. Moreover, an RPA flown recklessly or by inexperienced pilots pose risks to aviation and public safety that must be mitigated. An increase in aviation and non-aviation-related incidents has been observed, particularly surrounding operations near and over people as well as in controlled airspace. To date, Transport Canada has been making use of existing regulatory mechanisms in the CARs and legislative mechanisms under the Act (SFOC and IO) to address these risks. However, the current rules are complex, time consuming, and in some cases overly restrictive. In the absence of regulatory change, risks to aviation and public safety will continue to rise in step with the growth in popularity of RPAS. Additionally, the SFOC requirements were not designed for the increasing volume and use of RPAS and will continue to be costly for businesses and introduce unnecessary unpredictability for this emerging innovative industry. In order to effectively address these issues, a modern, risk- and performance-based regulatory environment is required.

## Objectives

These amendments have two main objectives:

### 1. Regulatory predictability for businesses

To move away from the case-by-case treatment of non-recreational RPAS operations by eliminating a number of SFOC requirements for VLOS operations. This will create a predictable and flexible regulatory environment conducive to long-term planning while reducing costly administrative burdens on businesses.

### 2. Safety risk mitigation

To reduce the risks to aviation safety and to people caused by the unsafe operation of RPAS, by ensuring that pilots have a relevant knowledge base.

préprogrammées). En 2017, en réponse au nombre croissant d'incidents, le ministre des Transports a pris un arrêté d'urgence en vertu de la Loi. L'objectif de l'Arrêté d'urgence était d'accroître la sécurité de l'aviation, de protéger le public et d'assurer l'exploitation sécuritaire de certains modèles réduits d'aéronefs. Il s'agit d'une mesure temporaire (renouvelée en juin 2018) jusqu'à ce qu'un nouveau règlement soit pris pour assurer l'exploitation sécuritaire des SATP.

## Enjeux

La croissance de l'industrie des SATP offre un grand potentiel économique. Cependant, les personnes qui exploitent les SATP à des fins non récréatives sont confrontées à de l'incertitude et à un fardeau administratif considérable en lien avec les dispositions du RAC, qui exigent que les exploitants détiennent un COAS. De plus, l'exploitation dangereuse des SATP ainsi que l'exploitation des appareils par les pilotes inexpérimentés représentent des risques pour l'aviation et la sécurité publique. Ces risques doivent être atténués. Une augmentation des incidents liés à l'aviation et des incidents non liés à l'aviation a été observée, particulièrement en ce qui a trait aux opérations près ou au-dessus de personnes ainsi que dans un espace aérien contrôlé. À ce jour, Transports Canada a eu recours aux mécanismes réglementaires existants dans le RAC et aux mécanismes législatifs aux termes de la Loi (COAS et l'Arrêté d'urgence) pour répondre à la situation. Toutefois, les règles actuelles sont complexes, longues à mettre en œuvre, dans certains cas, trop restrictives. En l'absence de modifications réglementaires, les risques liés à l'aviation et la sécurité publique continueront d'augmenter au fur et à mesure que la popularité des SATP grandit. De plus, les exigences des COAS n'ont pas été conçues pour le volume croissant de SATP; cette approche continuera d'être coûteuse pour les entreprises. Elle entraînera aussi une imprévisibilité inutile pour cette nouvelle industrie novatrice. Afin de bien répondre à ces questions, un système moderne, fondé sur un environnement réglementaire axé sur les risques et le rendement, est requis.

## Objectifs

Ces modifications ont deux objectifs principaux :

### 1. Offrir de la prévisibilité pour les entreprises

S'éloigner de la gestion cas par cas des dossiers visant l'exploitation des SATP à des fins non récréatives en éliminant certaines exigences liées aux COAS pour les opérations en VLOS seulement. Cela offrira aux entreprises une certaine prévisibilité et une certaine souplesse réglementaire propice à la planification à long terme tout en réduisant les mesures administratives coûteuses.

### 2. Atténuation des risques de sécurité

Réduire les risques associés à la sécurité aérienne et à la sécurité des personnes en lien avec l'exploitation non

These amendments introduce service fees for RPAS operators. These fees recover some of Transport Canada's costs of administering the RPAS registration, examination, and certification programs.

### **Description**

These amendments introduce a new Part IX to the CARs that establish rules for all RPA weighing between 250 grams (g) and 25 kilograms (kg), as well as a general provision that prohibits RPA of any weight to be flown in a negligent or reckless manner. The weight threshold refers to the maximum take-off weight of the aircraft; it does not include the weight of the system used to control the aircraft. These amendments establish risk-based rules that mitigate the safety risks of RPAS through requirements for the pilot, the product (i.e. the RPAS) and the procedures to follow. The rules are divided into two areas: "basic operations" and "advanced operations." The rules governing basic operations apply to the operation of RPAS outside of controlled airspace and more than 30 m away from people. The rules governing advanced operations apply to operations in controlled airspace, near people (between 30 m and 5 m of people), flying over people (less than 5 m from people), and within 3 nautical miles (NM) from the centre of an airport or within one NM from the centre of a heliport.

While Part IX of the CARs applies to all RPAS, members of the Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) operating at MAAC fields and MAAC sanctioned events will be issued an exemption to certain provisions of the CARs. Under the Act,<sup>7</sup> the Minister has the authority to issue exemptions to the CARs; the exemption will be issued to MAAC before the end of the coming into force of the Regulations.

### **The pilot**

Part IX of the CARs requires a pilot to be a minimum of 14 years old to conduct basic operations, and a minimum of 16 years old to conduct advanced operations. A certified pilot may supervise someone under the minimum age or someone who has not yet obtained their certificate as long as they meet the certification requirements for the operation being carried out.

As part of the certification process, all pilots are required to successfully complete a knowledge exam to obtain their

sécuritaire des SATP en veillant à ce que les pilotes aient une base de connaissances pertinente.

Ces modifications prévoient l'instauration de frais de service pour les exploitants de SATP. Ces frais permettront de recouvrer une partie des coûts administratifs de Transports Canada pour ce qui est des activités d'immatriculation, d'examen et de certification.

### **Description**

Ces modifications prévoient l'ajout d'une nouvelle partie au RAC (la partie IX) qui comprendra des règles pour tous les SATP entre 250 grammes (g) et 25 kilogrammes (kg) ainsi qu'une disposition générale interdisant que les SATP, peu importe leur poids, soient exploités de manière négligente ou insouciant. La norme minimale est établie d'après la masse maximale au décollage de l'aéronef; cela ne comprend pas le poids du système utilisé pour contrôler l'appareil. Ces modifications établissent des règles fondées sur les risques qui ont pour objectif d'atténuer les risques pour la sécurité de SATP par des exigences pour les pilotes, le matériel (c'est-à-dire les SATP) et les procédures à suivre. Les modifications comprennent des règles visant les « opérations de base » et des règles visant les « opérations avancées ». Les règles régissant les opérations de base s'appliquent à l'exploitation de SATP pour effectuer des vols à l'extérieur de l'espace aérien contrôlé et à plus de 30 m de personnes. Les règles régissant les opérations avancées s'appliquent à l'exploitation dans l'espace aérien contrôlé, près de personnes (entre 30 m et 5 m des personnes), au survol des personnes (moins de 5 m des personnes) et dans un rayon de 3 milles marins (NM) du centre d'un aéroport ou d'un NM du centre d'un hélicoptère.

Bien que la partie IX du RAC soit applicable à tous les SATP, les membres des Modélistes aéronautiques associés du Canada (MAAC) exploitant leurs appareils dans des champs appartenant à l'Association et dans le cadre d'événements sanctionnés par l'Association pourront être exemptés de certaines dispositions du RAC. En vertu de la Loi<sup>7</sup>, le ministre a le pouvoir d'accorder des exemptions au RAC. L'exemption sera délivrée aux MAAC avant l'entrée en vigueur du Règlement.

### **Pilote**

Aux termes des modifications, le pilote doit avoir au moins 14 ans pour effectuer des opérations de base et un minimum de 16 ans pour effectuer des opérations avancées. Un pilote certifié peut superviser une personne n'ayant pas l'âge minimal requis ou une personne n'ayant pas encore reçu son certificat, du moment que les exigences de certification visant l'exploitation sont remplies.

Dans le cadre du processus de certification, tous les pilotes doivent réussir un examen théorique et ainsi obtenir leur

<sup>7</sup> Subsection 5.9(2)

<sup>7</sup> Paragraphe 5.9(2)



pilot certificate. Pilots conducting basic operations must successfully complete the Remotely Piloted Aircraft Systems — Basic Operations online exam to obtain their pilot certificate. Whereas pilots who are operating under the advanced operations must complete the Remotely Piloted Aircraft Systems — Advanced Operations online exam, and subsequently complete a flight review with a flight reviewer who is affiliated with a training provider identified by Transport Canada before obtaining their pilot certificate. During the flight review, pilots must physically demonstrate their ability to operate their RPAS and describe the necessary steps and procedures to have a safe flight. After the successful completion of the flight review, the pilot can obtain their advanced pilot certificate. Within every 24 months of the preceding flight, pilots must meet education recency requirements which can consist of training, flight reviews delivered by a third party or recurrent training activities offered by Transport Canada.

## **The product**

### *Manufacturer requirements*

Under Part IX of the CARs, Transport Canada is introducing a requirement for manufacturers to declare that they have met Standard 922 — *RPAS Safety Assurance* (the Standard). More specifically, manufacturers whose products are intended to fly in advanced operations must self-declare to Transport Canada whether their RPAS model meets the Standard. The declaration can be made at any time to Transport Canada once the manufacturer has verified that the RPAS meets the technical and documentation requirements (i.e. safety targets), using the self-declaration form available in the Standard. Moreover, manufacturers must provide items such as instructions to consumers on how to operate their RPAS model safely. Manufacturers are not required to present test documentation to Transport Canada and receive approval before making a RPAS model available for purchase in Canada. However, they are required to provide Transport Canada with the test documentation to corroborate the safety assurance should it be requested.

RPAS models that have been previously identified on Transport Canada's compliant RPAS list are grandfathered for the lifespan of the aircraft for operations near people (between 30 m and 5 m from people) and in controlled airspace. Given the higher risk of flying over people (less than 5 m from people), there is no grandfathering of existing compliant RPAS for this type of operation.

certificat de pilote. Les pilotes qui souhaitent effectuer des opérations de base doivent réussir l'examen en ligne « Systèmes d'aéronefs télépilotes — opérations de base » pour d'obtenir leur « certificat de pilote — petit aéronef télépilote (VLOS) — opérations de base ». Les pilotes qui souhaitent effectuer des opérations avancées doivent réussir l'examen en ligne « Systèmes d'aéronefs télépilotes — opérations avancées » et, par la suite, se soumettre à une révision de vol par un instructeur affilié à un fournisseur de cours identifié par Transports Canada avant d'obtenir leur « certificat de pilote — petit aéronef télépilote (VLOS) — opérations avancées ». Pendant la révision en vol, les pilotes doivent démontrer physiquement leur capacité d'exploiter leur SATP et décrire les étapes et les procédures associées à un vol sécuritaire. Une fois la révision en vol est terminée, le pilote peut obtenir un « certificat de pilote — petit aéronef télépilote (VLOS) — opérations avancées ». Dans un délai de 24 mois suivant le vol précédent, les pilotes doivent satisfaire aux exigences de mise à jour des connaissances (grâce à des formations au pilotage, des examens en vol réalisés par une tierce partie ou des activités de formation périodique offertes par Transports Canada).

## **Produit**

### *Exigences relatives au constructeur*

En vertu de la partie IX du RAC, Transports Canada établit une exigence voulant que les constructeurs déclarent que leur produit respecte les exigences de la norme 922 — *Assurance de la sécurité des SATP* (la norme). En particulier, les fabricants vendant des produits exploités à des fins d'opérations avancées doivent indiquer à Transports Canada si le modèle de SATP respecte la norme. Cette déclaration volontaire peut être faite en tout temps à Transports Canada une fois que le fabricant a vérifié que les SATP répondent aux exigences techniques et documentaires (c'est-à-dire les objectifs en matière de sécurité), en utilisant le formulaire de déclaration volontaire figurant dans la norme. De plus, les fabricants doivent fournir des documents tels que les instructions aux consommateurs sur la façon d'exploiter leur SATP en toute sécurité. Les fabricants ne sont pas tenus de présenter des documents d'essai à Transports Canada et d'obtenir l'approbation du ministère avant de rendre un modèle de SATP disponible au Canada. Toutefois, ils doivent, sur demande, fournir à Transports Canada des documents d'essai pour prouver que leur appareil respecte les mesures d'assurance de la sécurité.

Les modèles de SATP qui ont été inscrits dans la liste des SATP conformes de Transports Canada bénéficient de droits acquis pour la durée de vie de l'aéronef pour les opérations près des personnes (entre 30 m et 5 m des personnes) et dans un espace aérien contrôlé. Étant donné le risque élevé associé aux vols au-dessus des personnes (moins de 5 m de personnes), il n'y a pas de droits acquis pour ce type d'opération.

### **Registration requirements**

A pilot may not operate an RPA (weighing between 250 g and 25 kg) unless it is registered with Transport Canada. Following an application, a certificate of registration, including a registration number, is generated using an online automated system. The certificate is issued to the registered owner of the aircraft and the registration number must be affixed to the aircraft before flying.

### **The procedures (Permissions, restrictions and obligations)**

#### **Permissions and restrictions**

RPA, regardless of whether they are used to conduct basic or advanced operations, must, for example remain below 400 feet above ground level (AGL). There are no speed limits, but it is prohibited for a person to operate an RPA in a manner that is reckless or negligent.

The amendments establish different rules for airports and aerodromes. Remotely piloted aircraft must stay three NM away from the centre of an airport or from the centre of an aerodrome under the authority of the Minister of National Defence, and one NM away from the centre of a heliport. However, if an established procedure has been identified by the Minister for a specific airport, the pilot may follow that procedure which may allow them to fly closer than three NM. Information regarding established procedures will be available on the [Canada.ca](http://Canada.ca) drone safety web pages. All pilots (conducting advanced or basic operations) flying near aerodromes must not fly in a manner that could interfere with an aircraft operating in the established traffic pattern.

Other operations, such as night flight with proper lighting, and flying multiple remotely piloted aircraft (e.g. a maximum of five) from one control station is permitted.

#### **Records**

The CARs require all owners to keep records regarding each flight, and any maintenance, repair or modification performed on their RPAS. All flight records must be retained for a period of 12 months, while records regarding system mandatory actions, repairs and modifications must be kept for 24 months.

Exhibit 1 is a depiction of the path to flying a RPAS — from product purchase, registration, pilot knowledge and training and lastly, safety procedures.

### **Exigences en matière d'immatriculation**

Un pilote ne peut exploiter un SATP (ayant une masse comprise entre 250 g et 25 kg) à moins qu'il ne soit immatriculé auprès de Transports Canada. Après la présentation d'une demande, un certificat d'immatriculation, y compris un numéro d'enregistrement, est généré par un système automatisé en ligne. Le certificat est fourni au propriétaire de l'aéronef immatriculé et le numéro d'enregistrement doit être apposé sur celui-ci avant le vol.

### **Procédures (Autorisations, restrictions et obligations)**

#### **Autorisations et restrictions**

Tous les aéronefs télépilotes, peu importe s'ils sont exploités pour effectuer des opérations de base ou des opérations avancées, doivent, par exemple, demeurer à plus de 400 pieds au-dessus du niveau du sol (AGL). Il n'y a pas de limites de vitesse, mais il est interdit d'exploiter un SATP d'une manière insouciant ou négligente.

Les modifications établissent des règles différentes pour les aéroports et les aérodromes. Les aéronefs télépilotes doivent rester à trois NM à partir du centre de l'aéroport ou du centre d'un aérodrome sous l'autorité du ministre de la Défense nationale, et à un NM à l'extérieur du centre d'un héliport. Toutefois, si une procédure d'exploitation a été établie pour un aéroport donné et que l'aéroport a été désigné par le ministre, le pilote peut suivre cette procédure, laquelle pourrait lui permettre de voler à moins de trois NM du centre de l'aéroport. Les renseignements concernant les procédures précises établies pour les différents aéroports seront accessibles sur le site [Canada.ca](http://Canada.ca) (pages Web sur la sécurité des drones). Tous les pilotes (qui effectuent des opérations de base ou des opérations avancées) effectuant des opérations près des aérodromes ne doivent pas faire voler leur appareil d'une manière qui pourrait nuire à un aéronef dans le circuit établi.

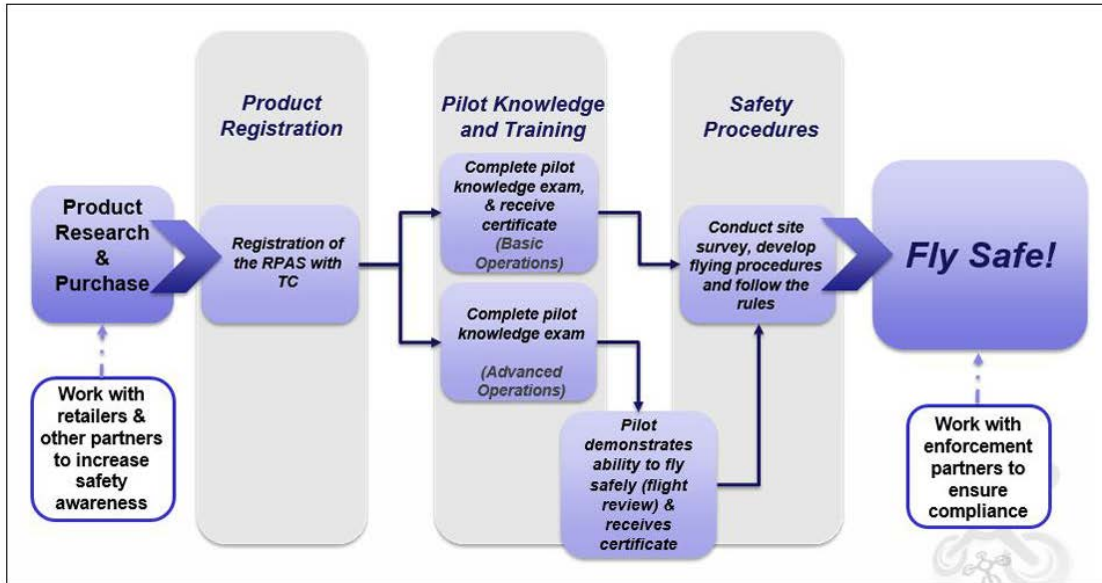
D'autres opérations, comme le vol de nuit avec éclairage approprié et l'utilisation de plusieurs aéronefs télépilotes (par exemple un maximum de cinq) en utilisant un seul poste de contrôle sont autorisées.

#### **Dossiers**

Le RAC exige que tous les propriétaires tiennent des registres concernant chacun de leurs vols et les modifications, les réparations ou les travaux d'entretien apportés à leur SATP. Tous les dossiers de vols doivent être conservés pendant 12 mois, alors que les dossiers concernant les mesures systémiques obligatoires, les réparations et les modifications doivent être conservés pendant 24 mois.

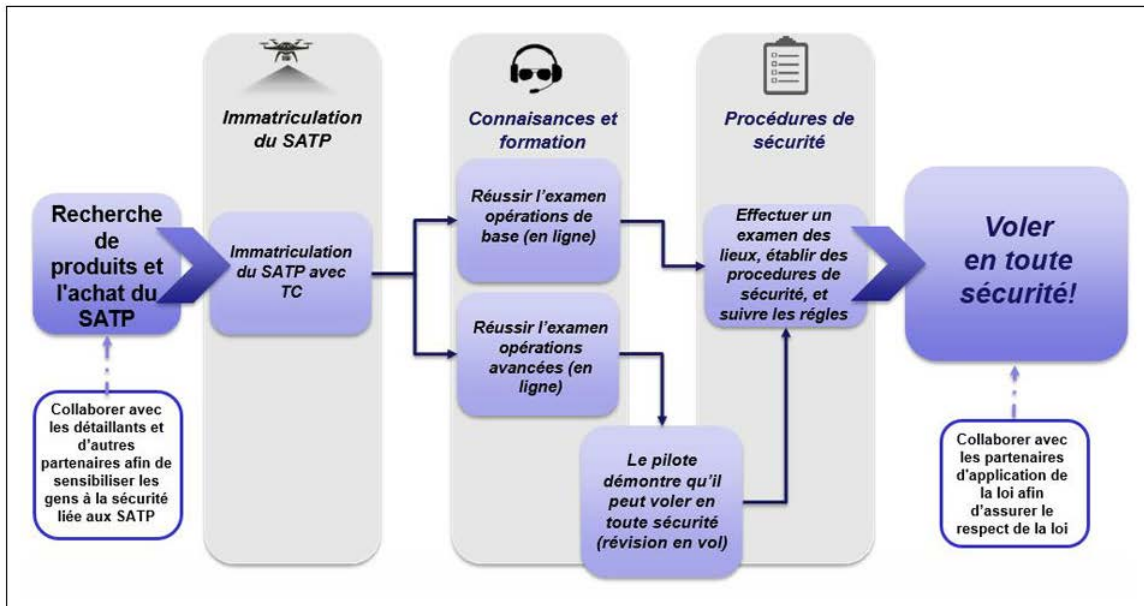
La pièce jointe 1 est une représentation du chemin critique pour l'exploitation d'un SATP (achat de produits, immatriculation, formation des pilotes et, enfin, procédures de sécurité).

**Exhibit 1: The regulatory path to flying RPAS**



Source: Transport Canada

**Pièce jointe 1 : Chemin critique pour l’exploitation d’un SATP**



Source : Transports Canada

**Fees**

The fees for the registration, knowledge exam, and pilot certificate services range from \$5 per RPA registration to \$125 for the endorsement of a pilot certificate with a flight reviewer rating. The costs per transaction to Transport Canada range from \$6 to \$211, with varying levels of cost recoverable rates. (See Table 1.)

**Frais**

Les frais pour l'immatriculation, les examens et l'octroi des certificats de pilote vont de 5 \$ pour l'immatriculation des SATP à 125 \$ pour l'annotation d'un certificat de pilote avec des qualifications d'évaluateur de vol. Les coûts par transaction à Transports Canada vont de 6 \$ à 211 \$, avec divers niveaux de taux de recouvrement des coûts. (Voir le tableau 1.)

**Table 1: Transport Canada service fees (\$2018)**

Service	Fee*	Estimated cost to Transport Canada, per transaction	Cost recovery rate
RPA registration	\$5	\$6	89%
Pilot exam (Basic or advanced operations)	\$10	\$17	60%
Pilot certificate — Advanced operations	\$25	\$73	34%
Flight reviewer exam	\$50	\$141	37%
Flight reviewer rating	\$125	\$211	59%

\* Note: These service fees will be indexed with inflation annually.

### Regulatory and non-regulatory options considered

When considering regulatory and non-regulatory options, it was necessary for Transport Canada to examine options available to address the challenges related to both recreational and non-recreational operations.

#### Non-regulatory approach supported by an interim order

With respect to recreational users, Transport Canada launched a series of non-regulatory approaches such as education and awareness activities by way of the publication of more information on Transport Canada's website, greater use of social media messaging and partnerships with retailers to spread education materials. Despite these efforts, Transport Canada continued to witness an increased number of incidents involving predominantly recreational users. Therefore, greater regulatory intervention was required, which resulted in the Minister of Transport making an IO under the Act in March 2017 which included more restrictive requirements for recreational RPAS operations. Following the making of the IO, Transport Canada noted a 9% reduction in the number of RPAS-related incidents despite the ongoing and sustained growth of the industry.

Recognizing the nature of the IO as a temporary instrument and the restrictive nature of its conditions, Transport Canada considers a more permissive regulatory

**Tableau 1 : Transports Canada — Frais de service (valeur de 2018)**

Service	Frais*	Coûts estimés pour Transports Canada, par transaction	Taux de recouvrement
Immatriculation	5 \$	6 \$	89 %
Examen (opérations de base ou complexe)	10 \$	17 \$	60 %
Certificat — opérations avancées	25 \$	73 \$	34 %
Examen « Systèmes d'aéronefs télépilotés — évaluateurs de vol »	50 \$	141 \$	37 %
Qualifications d'évaluateur de vol	125 \$	211 \$	59 %

\* Note : Ces frais de service seront revus annuellement en fonction de l'inflation.

### Options réglementaires et non réglementaires considérées

Dans l'examen des approches réglementaires et non réglementaires, Transports Canada devait examiner les options à sa disposition pour relever les défis associés aux opérations récréatives et non récréatives.

#### Approches non réglementaires appuyées par un arrêté d'urgence

En ce qui a trait aux personnes exploitant les SATP à des fins récréatives, Transports Canada a lancé une série d'approches non réglementaires, comme des activités de sensibilisation grâce à la publication de plus amples renseignements sur le site Web de Transports Canada, un plus grand recours à des messages sur les médias sociaux et des partenariats avec des détaillants de matériaux. Malgré ces efforts, Transports Canada a continué de constater une augmentation du nombre d'incidents impliquant principalement des SATP utilisés à des fins récréatives. Par conséquent, une plus grande intervention réglementaire était nécessaire, ce qui a mené le ministre des Transports à prendre un arrêté d'urgence en vertu de la Loi en mars 2017. Cet arrêté d'urgence comprend des exigences plus restrictives pour les personnes exploitant les SATP à des fins récréatives. À la suite de la mise en œuvre de l'Arrêté d'urgence, Transports Canada a constaté une diminution de 9 % du nombre d'incidents liés aux SATP, et ce, malgré la croissance soutenue et continue de l'industrie.

L'Arrêté d'urgence étant un instrument temporaire et de nature restrictive (conditions), Transports Canada croit qu'il est plus raisonnable d'établir une approche

approach that enables recreational operations within the confines of appropriate regulatory requirements to be more reasonable. These amendments provide a means for greater recreational operations.

### Status quo regulatory approach

With respect to non-recreational operations, the growing use of RPAS and the requirement for a SFOC for every operation was not sustainable. Transport Canada could not keep pace with the demands, the industry could not innovate as freely, economic opportunities were lost, and frustration with the status quo was creating an environment of non-compliance.

In an effort to mitigate demands for SFOC and enable lower-risk operations, Transport Canada published two exemptions for RPAS<sup>8</sup> being flown for work or research purposes if the pilot had liability insurance, had read and understood the conditions of the exemptions, and had notified the department before flying. The exemptions were divided into two categories: RPA of 1 kg or less, and RPA weighing between 1 kg and 25 kg. Although this approach provided some benefits and reduced the need for some SFOC, the ongoing growth in the industry and the demands for operations in more advanced environments demonstrated the need for more action.

Transport Canada further examined how SFOC are issued and introduced a series of policy changes to move away from the case-by-case basis of SFOC to the issuance of regional and national SFOC for proven and compliant operators. Although this has assisted in removing some regulatory burden and enabled greater and more routine commercial operations, operators still face administrative burden, delays and uncertainty under this system. A new, modernized and national regulatory framework was needed to fully unlock the potential of the industry.

The longstanding regulatory requirement for a SFOC coupled with the commercial nature of these operations made a voluntary approach not a viable option.

### Benefits and costs

The amendments will reduce the risks to public safety and reduce the business costs associated with applying for

<sup>8</sup> Under subsection 5.9(2) of the *Aeronautics Act*, the Minister of Transport has the authority to issue an exemption to the CARs if it is in the public interest and is not likely to adversely affect aviation safety or security.

réglementaire plus permissive qui permettrait aux personnes exploitant des SATP à des fins récréatives d'utiliser leurs SATP dans les limites des exigences réglementaires appropriées. Ces modifications favorisent l'utilisation des SATP à des fins récréatives.

### Statu quo

Pour les exploitants effectuant des opérations non récréatives, l'utilisation croissante des SATP et la nécessité d'obtenir un COAS pour chaque opération ne constituaient pas une solution durable. Transports Canada ne pouvait pas suivre le rythme des demandes et l'industrie ne pouvait pas innover librement (des possibilités économiques ont été perdues). La frustration à l'égard de la situation a mené à la création d'un environnement de non-conformité.

Pour réduire le nombre de demandes de COAS et permettre des opérations à faible risque, Transports Canada a publié deux exemptions pour les SATP<sup>8</sup> utilisés à des fins professionnelles et de recherche, si le pilote souscrivait une assurance responsabilité, avait lu et compris les conditions des exemptions, et avait avisé le Ministère avant le vol. Les exemptions sont divisées en deux catégories : SATP dont l'aéronef a une masse de 1 kg ou moins, ou ceux dont l'aéronef a une masse entre 1 kg et 25 kg; même si cette approche offrait certains avantages et réduisait la nécessité de certains COAS, la croissance continue de l'industrie et les exigences pour les opérations dans des environnements plus complexes ont démontré que des mesures additionnelles étaient nécessaires.

Transports Canada a examiné plus en profondeur comment les COAS étaient émis; le ministère présente une série de changements aux politiques afin de s'éloigner de la gestion au cas par cas des demandes de COAS et de faciliter la délivrance de COAS régionaux et nationaux. Bien que cela ait aidé à éliminer une partie du fardeau associé à la réglementation et ait permis une plus grande quantité d'activités et des opérations commerciales plus courantes, les exploitants sont toujours confrontés à un certain fardeau administratif, à des retards et à de l'incertitude dans le cadre de ce système. Un nouveau règlement modernisé national est requis pour réaliser le plein potentiel de l'industrie.

La nécessité d'obtenir un COAS jumelée à la nature commerciale des opérations rendait l'approche volontaire non viable.

### Avantages et coûts

Les modifications permettront de réduire les risques pour la sécurité du public ainsi que les coûts opérationnels

<sup>8</sup> En vertu du paragraphe 5.9(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre des Transports a le pouvoir de délivrer une exemption s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire et que la sécurité ou la sûreté aérienne ne risque pas d'être compromise.

SFOC. The monetized benefits from this regulatory proposal are estimated to be \$144.5 million over 2018–2029 (present value, discounted 7% and expressed in \$CAN 2018). The associated administrative and compliance costs borne by non-recreational and recreational RPAS pilots, Canadian RPAS manufacturers, and the government are expected to be about \$172.9 million over the same period.

Taking monetized costs and benefits together, the quantified present value of net costs is \$28.4 million over 2018–2029, or an annualized average of \$3.8 million (\$CAN 2018, discounted 7%). However, there are many additional non-monetized benefits, notably from reduced risks to traditional aviation and the consistency and certainty the regulations will provide to non-recreational operations, allowing them to make long-term plans and commitments more easily.

Given the uncertainty that this emerging technology presents, several scenarios and probability distributions accompany the estimates and assumptions presented in this analysis. A sensitivity analysis incorporates these different assumption scenarios and variations, and is presented later in this statement.

The results of the cost-benefit analysis presented herein reflect the changes made to the amendments since their publication in the *Canada Gazette, Part I*,<sup>9</sup> which were adjusted based on stakeholder feedback and updated to capture the latest industry forecasts for this quickly evolving technology. Moreover, changes to the Transport Canada user fee schedule for registration, testing, and certification activities have reduced costs for users considerably, especially those operating in advanced environments. A detailed cost-benefit analysis report is available upon request.

### Analytical framework

The costs and benefits of the amendments have been assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat's Cost-Benefit Analysis Guide.<sup>10</sup> The cost-benefit analysis attempts to capture the economic and social impacts of the regulatory changes (the policy scenario) relative to a world in which these changes did not occur (baseline

associés à une demande de COAS. La valeur monétaire de cette proposition est estimée à 144,5 millions de dollars au cours de la période de 2018-2029 (valeur actualisée [7 %] exprimée en dollars canadiens, en fonction du taux de 2018). Les coûts d'administration et de conformité assumés par les exploitants des SATP à des fins récréatives et non récréatives, par les fabricants canadiens de SATP, et par le gouvernement devraient être de 172,9 millions de dollars au cours de la même période.

En regroupant les coûts et les avantages, la valeur actualisée du coût net est de 28,4 millions de dollars au cours de la période de 2018-2029, ou un montant annualisé moyen de 3,8 millions de dollars (valeur actualisée [7 %] exprimée en dollars canadiens, en fonction du taux de 2018). Cependant, il y a de nombreux autres avantages non monétaires, notamment la réduction des risques pour l'aviation traditionnelle ainsi que la certitude et l'uniformité accrues offertes aux exploitants des SATP à des fins non récréatives. Cela leur permettra d'élaborer des plans et de prendre des engagements à long terme plus facilement.

Compte tenu de l'incertitude associée à cette technologie émergente, plusieurs scénarios accompagnés d'estimations et d'hypothèses ont été présentés dans cette analyse. Une analyse de sensibilité intègre ces différentes hypothèses et variations; elle est présentée plus loin dans le présent document.

Les résultats de l'analyse présentée ci-après reflètent les changements apportés aux modifications depuis leur publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*<sup>9</sup>. Ils ont été ajustés en fonction de la rétroaction des intervenants et des mises à jour pour saisir les plus récentes prévisions de l'industrie pour cette technologie en évolution rapide. De plus, les changements apportés à barème des droits de Transports Canada pour l'immatriculation, les examens et la certification ont réduit les coûts pour les utilisateurs considérablement, particulièrement ceux qui effectuent des opérations avancées avec leurs SATP. Un rapport d'analyse coûts-avantages détaillé est disponible sur demande.

### Cadre analytique

Les coûts et les avantages des modifications ont été évalués en conformité avec le guide d'analyse coûts-avantages du Secrétariat du Conseil du Trésor<sup>10</sup>. L'analyse coûts-avantages tente de saisir les répercussions économiques et sociales des modifications (scénario proposé) par rapport à un monde dans lequel ces changements n'ont pas eu lieu

<sup>9</sup> Government of Canada. (July 15, 2017). *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Unmanned Aircraft Systems)* [Vol 151, No. 28]. Ottawa: Government of Canada. Retrieved from <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2017/2017-07-15/html/reg2-eng.html> (on June 27, 2018).

<sup>10</sup> Treasury Board Secretariat. (2007). *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals*. Ottawa: Treasury Board Secretariat.

<sup>9</sup> Gouvernement du Canada. (15 juillet 2017). *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (systèmes d'aéronefs sans pilote) [UAS]* (Vol 151, No. 28). Ottawa : Gouvernement du Canada. Tiré du site Web <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2017/2017-07-15/html/reg2-fra.html> (le 27 juin 2018).

<sup>10</sup> Secrétariat du Conseil du Trésor (2007). *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation*. Ottawa : Secrétariat du Conseil du Trésor.

scenario), pinpointing the incremental changes between the two scenarios. These incremental changes are estimated over 2018–2029 to account for the rapid adoption of the technology and the full impacts of the Regulations. Monetized values are reported in present values over 2018–2029, discounted at 7% and expressed in \$CAN 2018 unless otherwise noted.

The baseline scenario includes the requirements currently found in the CARs. Specifically, under CARs non-recreational pilots require a SFOC in order to operate (sections 602.41 and 603.66), while recreational users are required to operate in a way that is not likely to be hazardous to aviation safety (section 602.45).<sup>11</sup>

#### *RPAS population estimates and forecast*

RPAS are a rapidly growing technology, therefore forecasting the RPAS population in Canada involves considerable uncertainty. Indeed, many of the uses for this technology have yet to be discovered or commercialized. For these reasons, the analysis includes three different RPAS population growth scenarios: low, base, and high. These follow the three scenarios developed by the U.S. Federal Aviation Administration's (FAA) latest forecast publication.<sup>12</sup> The cost-benefit analysis assumes that Canada's RPAS population reflects its total population relative to the U.S., which stood at 11% in 2017.<sup>13</sup>

In all three RPAS population scenarios, the initial growth continues to be rapid in the near term before slowing down in the outer years of the forecast (following a typical trajectory for emerging technologies). The base-case forecast scenario has the RPAS population growing threefold between 2017 and 2029, from 133 100 units to 406 200 units (see Chart 1).

(scénario de base), en définissant les changements graduels entre les deux scénarios. Ces changements graduels sont estimés pour la période allant de 2018 à 2029 pour tenir compte de l'adoption rapide de la technologie et les répercussions complètes du Règlement. Les valeurs monétaires sont exprimées en valeurs actuelles sur la période allant de 2018 à 2029. Un taux d'actualisation de 7 % est utilisé. Les données sont exprimées en dollars canadiens, en fonction du taux de 2018 à moins d'indication contraire.

Le scénario de base comprend les exigences se trouvant actuellement dans le RAC. Plus précisément, en vertu du RAC, les pilotes exploitant des SATP à des fins non récréatives doivent avoir un COAS pour utiliser leurs appareils (articles 602.41 et 603.66), tandis que les utilisateurs récréatifs sont tenus d'utiliser leurs appareils d'une manière qui n'est pas susceptible d'être dangereuse pour la sécurité de l'aviation (section 602.45).<sup>11</sup>

#### *Nombre de SATP – estimations et prévisions*

Les SATP sont une technologie en pleine croissance; par conséquent, il est difficile de prévoir le nombre de SATP qui sera utilisé au Canada. En fait, bon nombre des utilisations possibles de cette technologie n'ont pas encore été découvertes ou commercialisées. Pour ces raisons, l'analyse comprend trois différents scénarios de croissance : faible, de base, et élevé. Ces scénarios correspondent aux trois scénarios élaborés par la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis dans sa plus récente publication<sup>12</sup>. L'analyse coûts-avantages suppose que la proportion d'exploitants de SATP au Canada est semblable à la proportion d'exploitants de SATP par rapport à population aux États-Unis (11 % en 2017)<sup>13</sup>.

Dans les trois scénarios, la croissance initiale continue à être rapide à court terme avant de ralentir vers la fin de la période prévue (trajectoire typique pour les technologies émergentes). Dans le cadre du scénario de base, le nombre de SATP devrait tripler entre 2017 et 2029, passant de 133 100 unités à 406 200 unités (voir le graphique 1).

<sup>11</sup> Government of Canada. (2017). *Canadian Aviation Regulations*. Ottawa: Minister of Justice. Retrieved from <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-96-433/index.html> (on June 28, 2018).

<sup>12</sup> Federal Aviation Administration. (2018). *FAA Aerospace Forecast: Fiscal Years 2018-2038*. Washington, D.C.: FAA. Retrieved from [https://www.faa.gov/data\\_research/aviation/aerospace\\_forecasts/](https://www.faa.gov/data_research/aviation/aerospace_forecasts/) (on May 8, 2018).

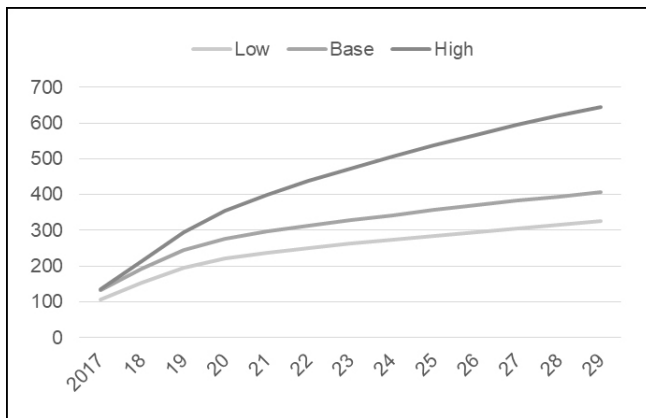
<sup>13</sup> Population data as of July 1, 2017. Canadian data from Statistics Canada CANSIM 051-0001, U.S. data from U.S. Census Bureau. (Retrieved on May 8, 2018).

<sup>11</sup> Gouvernement du Canada. (2017). *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*. Ottawa : Ministre de la Justice. Tiré du site Web <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-96-433/index.html> (le 28 juin 2018).

<sup>12</sup> Federal Aviation Administration. (2018). *FAA Aerospace Forecast: Fiscal Years 2018-2038*. Washington, D.C. : FAA. Tiré du site Web [https://www.faa.gov/data\\_research/aviation/aerospace\\_forecasts/](https://www.faa.gov/data_research/aviation/aerospace_forecasts/) (le 8 mai 2018).

<sup>13</sup> Données sur la population en date du 1<sup>er</sup> juillet 2017. Données canadiennes provenant de Statistique Canada (CANSIM 051-0001), données américaines provenant du U.S. Census Bureau. (Consulté le 8 mai 2018).

**Chart 1: Canada's RPAS population**  
(Thousands of RPAS units weighing between 250 g to 25 kg)



Sources: Transport Canada using U.S. FAA estimates.

The majority of RPAS are used recreationally, with the non-recreational share accounting for only 9.1% of the RPAS population in 2018 according to the FAA.<sup>14</sup> However, non-recreational RPAS are at an earlier stage of adoption and are therefore expected to experience a faster rate of growth than recreational users. As a result, the non-recreational share is expected to grow to 27% of the RPAS population by 2029.

Transport Canada made assumptions regarding the distribution of RPAS conducting basic and advanced operations based on its expert knowledge of the industry and consultations with stakeholders. Both basic and advanced categories are assumed to grow in tandem, although the majority of RPAS (almost three quarters of the total) are operated in basic environments (i.e. away from people and outside of controlled airspace).

### Benefits

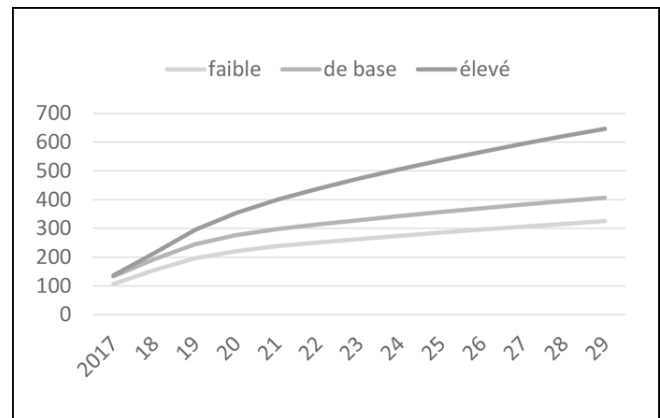
The amendments will bring public and aviation safety benefits as well as cost savings and operations consistency to businesses and government.

#### Public safety benefits

The amendments will ensure RPAS pilots are competent and knowledgeable about the capabilities of their equipment as well as the scope of permissible use and the legal limitations placed on their use. Proper use of this equipment would reduce the likelihood of an RPA colliding with individuals on the ground or interfering with aircraft in flight.

<sup>14</sup> Federal Aviation Administration. (2018). *FAA Aerospace Forecast: Fiscal Years 2018-2038*. Washington, D.C.: FAA.

**Graphique 1 : Nombre de SATP au Canada**  
(Milliers d'unités de SATP pesant entre 250 g et 25 kg)



Sources : Transports Canada, à l'aide des estimations de la FAA des États-Unis.

La majorité des SATP sont utilisées à des fins récréatives. Les exploitants de SATP à des fins non récréatives ne représentent que 9,1 % des exploitants en 2018 selon la FAA<sup>14</sup>. Toutefois, les exploitants de SATP à des fins non récréatives sont à une étape antérieure de l'adoption et on s'attend à un taux de croissance plus rapide que ceux des utilisateurs récréatifs. Par conséquent, la proportion des exploitants de SATP à des fins non récréatives devrait croître à 27 % de l'ensemble des utilisateurs d'ici 2029.

Transports Canada fait des hypothèses concernant la distribution des SATP effectuant des opérations de base et avancées en fonction de sa connaissance spécialisée de l'industrie et des consultations avec les intervenants. On présume que les deux catégories croîtront en tandem, même si la majorité des SATP (près des trois quarts) sont exploitées dans des environnements de base (par exemple loin des gens et à l'extérieur de l'espace aérien contrôlé).

### Avantages

Les modifications vont générer pour les entreprises et le gouvernement des avantages sur le plan de la sécurité publique et aérienne ainsi que des économies de coûts et favoriseront l'uniformisation des opérations.

#### Avantages sur le plan de la sécurité publique

Les modifications permettront de s'assurer que les pilotes de SATP soient compétents et conscients des capacités de leur équipement ainsi que de la portée de l'utilisation permise et des limites juridiques relatives à son utilisation. L'utilisation appropriée de l'équipement réduirait la probabilité d'une collision entre un SATP et des personnes au sol ou de l'interférence avec un aéronef en vol.

<sup>14</sup> Federal Aviation Administration. (2018). *FAA Aerospace Forecast: Fiscal Years 2018-2038*. Washington, D.C. : FAA.



There have been several incidents in Canada where RPA have collided with and injured bystanders in parks and other public areas. These incidents often go unreported so we do not know the full extent of the incidents. There has been one reported injury to Transport Canada each year during the last three years. Assuming the same ratio of reported injuries per RPAS population holds over the next decade, a conservative estimate would be that 28 such incidents would be reported in Canada during 2019 to 2029. We assume that all 28 incidents would be avoided due to safer operations. This is a conservative estimate because we are only assuming a reduction in injuries that are reported, when in reality these Regulations may prevent more injuries. The present value of the avoided injuries using this approach is estimated to be \$12 million over the forecast period, or an annualized average of \$1.6 million.

RPA also pose risks to aviation safety when they are flown recklessly in controlled airspace or flown in a flight path. The extent of the damage is dependent on the RPA's kinetic energy, structure, shape, materials, and other factors. Engineering simulations have demonstrated that airborne collisions may result in high damage to aircraft.<sup>15</sup> There have been several RPA collisions around the world including in Canada, but none that have resulted in severe damage or fatalities as of yet. However, reports of near-misses and other RPAS interference are rising in Canada, indicating an increasing risk to aviation safety. The number of RPAS safety incidents has risen from 41 in 2014 to 136 in 2017; most of these incidents involve RPAS in controlled airspace, but there have also been serious incidents involving collisions with aircraft and individuals on the ground. In the absence of the Regulations, and applying the 2017 ratio of incidents to the RPAS population, the number of incidents would grow to more than 400 by 2029 without policy or regulatory intervention. The amendments' benefits to aviation safety have not been monetized in the cost-benefit analysis.

#### *Elimination of burden for non-recreational operators*

The Regulations will improve the process that non-recreational RPAS pilots go through in order to

Au Canada, on compte plusieurs collisions récentes mettant en cause des SATP et ayant blessé des passants dans des parcs et d'autres lieux publics. Souvent, ces incidents ne sont pas déclarés et nous n'en connaissons pas toute l'étendue. Il y a eu, chacune de ces trois dernières années, une déclaration de blessure déposée auprès de Transports Canada. Des calculs prudents permettent de déterminer que, présumant que le rapport de blessures par SATP persiste au cours des 10 prochaines années, on éviterait de 2019 à 2029 environ 28 incidents du genre au Canada grâce au renforcement de la sécurité des opérations. Ces estimations sont prudentes parce que nous ne faisons que supposer une réduction dans le nombre de blessures déclarées, quand en fait ces dispositions réglementaires peuvent empêcher davantage de blessures. La valeur actuelle des blessures évitées est estimée à 12 millions de dollars au cours de la période visée ou à 1,6 million de dollars par année en moyenne.

Les SATP représentent également un risque pour la sécurité aérienne lorsqu'ils sont utilisés sans égard à la sécurité dans un espace aérien contrôlé ou dans une trajectoire de vol. L'ampleur des dommages dépend de l'énergie cinétique du SATP, de sa structure, de sa forme, des matériaux utilisés et d'autres facteurs. Des simulations techniques ont permis de démontrer que les collisions en vol peuvent entraîner des dommages considérables à un aéronef<sup>15</sup>. De nombreuses collisions entre des SATP et des aéronefs se sont produites dans le monde entier, y compris au Canada, mais aucune n'a encore entraîné de blessures graves ou de décès. Toutefois, les signalements d'incidents évités de justesse et d'autres formes d'interférence de SATP sont en hausse au Canada, indiquant un risque accru pour la sécurité aérienne. Le nombre d'incidents mettant en cause des SATP a augmenté, passant de 41 en 2014 à 136 en 2017; la plupart de ces incidents mettent en cause des SATP se trouvant dans un espace aérien contrôlé, mais d'autres incidents graves impliquant des collisions entre un aéronef et des personnes au sol ont également été signalés. En l'absence du Règlement et selon le rapport entre le nombre d'incidents en 2017 et le nombre de SATP, le nombre d'incidents augmenterait pour atteindre plus de 400 d'ici 2029 si aucune politique n'est mise en œuvre et aucune intervention n'est réalisée sur le plan de la réglementation. Les avantages monétaires des modifications sur le plan de la sécurité aérienne n'ont pas été pris en compte dans l'analyse coûts-avantages.

#### *Élimination du fardeau imposé aux exploitants à des fins non récréatives*

Les modifications permettront d'améliorer le processus que doivent respecter les pilotes de SATP à des fins non

<sup>15</sup> Alliance for System Safety of UAS through Research Excellence (ASSURE). (2017). *Volume II—UAS Airborne Collision Severity Evaluation—Quadcopter*. Springfield, Virginia: U.S. Federal Aviation Administration. Retrieved from <http://www.assureuas.org/projects/deliverables/sUASAirborneCollisionReport.php> (on June 25, 2018).

<sup>15</sup> Alliance for System Safety of UAS through Research Excellence (ASSURE), 2017. *Volume II—UAS Airborne Collision Severity Evaluation—Quadcopter*, Springfield (Virginie), Federal Aviation Administration des États-Unis. Tiré de : <http://www.assureuas.org/projects/deliverables/sUASAirborneCollisionReport.php> (25 juin 2018, en anglais seulement).

legitimately fly their RPAS. The new process eliminates the need for SFOC applications for around 80% of RPAS flights, with many done on a case-by-case basis. The average time spent completing SFOC applications including communications with the government inspectors processing them is 27.3 hours, and applications are done by the company's management.<sup>16</sup>

These benefits are estimated by forecasting the number of SFOC that will be eliminated over the next decade based on the projected growth of non-recreational RPAS, then quantifying the time-cost savings. The present value of these savings for non-recreational pilots is estimated to be about \$107.7 million over 2019–2029, or an annualized average of \$14.4 million.

Fewer SFOC applications would also result in government savings of \$24.9 million (present value), since inspectors will no longer be required to process the SFOC submissions for RPAS activities captured within these Regulations.

The elimination of SFOC for many operations will also provide some predictability for non-recreational RPAS operators, which has not been monetized in this analysis. There is currently a backlog of SFOC applications and a 20-day service standard, resulting in lost opportunities for operators who are not granted SFOC in time for their flights. Moving away from the case-by-case approach will provide regulatory consistency and allow non-recreational pilots to more easily make long-term plans and commitments.

Reducing the number of operations that would require SFOC is not expected to increase the risk to public or aviation safety because the knowledge base of these operators will not be affected. Non-recreational operators are currently demonstrating their knowledge through the SFOC process, but under the new requirements they will demonstrate this knowledge through testing and certification requirements. It is the mechanism that will change, not the knowledge base itself.

récréatives afin de pouvoir faire voler leur appareil. Ce processus amélioré élimine la nécessité de présenter une demande de COAS pour environ 80 % des vols de SATP, dont bon nombre sont examinées au cas par cas. Le temps moyen nécessaire pour remplir des demandes de COAS, y compris les communications avec les inspecteurs du gouvernement qui les traitent, s'élève à 27,3 heures, et les demandes sont remplies par les membres de la direction des entreprises<sup>16</sup>.

On estime ces avantages en prévoyant le nombre de COAS qui seront éliminés au cours des dix prochaines années en fonction de la croissance prévue des SATP utilisés à des fins non récréatives, puis en quantifiant les économies de temps et d'argent. On estime la valeur actuelle de ces économies pour les pilotes à des fins non récréatives à environ 107,7 millions de dollars de 2019 à 2029, soit 14,4 millions de dollars par année en moyenne.

Une diminution des demandes de COAS générerait également des économies de 24,9 millions de dollars (valeur actuelle) pour le gouvernement, étant donné que les inspecteurs ne seront plus tenus de traiter des demandes de COAS pour des activités liées aux SATP visées par les modifications.

L'élimination des COAS pour plusieurs opérations permettra également d'offrir aux exploitants de SATP à des fins non récréatives une certaine prévisibilité, dont la valeur monétaire n'a pas été prise en compte dans la présente analyse. Étant donné l'arriéré actuel des demandes de COAS et la norme de service de 20 jours, des occasions filent entre les doigts d'exploitants qui n'obtiennent pas de COAS à temps pour leur vol. L'abandon de l'approche du cas par cas permettra d'uniformiser la réglementation et facilitera, pour les pilotes à des fins non récréatives, l'élaboration de plans à long terme et la prise d'engagements.

La réduction du nombre d'opérations qui exigeraient des COAS ne devrait pas augmenter les risques pour la sécurité aérienne ou celle du public, car la base de connaissances de ces exploitants ne sera pas touchée. Les exploitants utilisant des SATP à des fins non récréatives démontrent actuellement leurs connaissances au cours du processus de COAS, mais en vertu des nouvelles exigences, ils devront démontrer ces connaissances en fonction d'exigences en matière d'essais et de certification. En fait, c'est le mécanisme qui va changer, et non pas la base de connaissances en soi.

<sup>16</sup> Time estimates are based on consultations with stakeholders and TC's RPAS experts. This includes information from a 2016 TC survey of inspectors processing RPAS SFOC which indicated the share of complex versus simple applications.

<sup>16</sup> Les estimations de temps sont fondées sur des consultations auprès des intervenants et des spécialistes de TC en matière de SATP. Cela comprend les résultats d'un sondage réalisé en 2016 par TC auprès des inspecteurs traitant les demandes de COAS pour des SATP qui a permis de déterminer le rapport entre les demandes simples et complexes.

## Costs

Compliance with the requirements will result in incremental costs to non-recreational pilots and training providers, recreational pilots, Canadian RPAS manufacturers, and to the Government of Canada, totalling \$172.9 million over 2018–2029 (present value).

### *The pilot and the procedures*

The RPAS population forecast underpins the cost estimates for pilots over the next decade, with some additional assumptions built into the analysis (see Table 2). RPAS pilots will face incremental fee and time costs under the new Regulations. A summary of these costs can be found in Table 3.

**Table 2: Key assumptions in estimating the costs to pilots**

Key Assumption	Recreational	Non-recreational
RPAS per pilot	1.25	1.5 <sup>17</sup>
Annual pilot attrition rate	20% <sup>18</sup>	
RPAS lifespan (years)	3	2.5 <sup>19</sup>
Knowledge exam failure rate	15% on 1st attempt, 0% on 2nd <sup>20</sup>	
Flight review failure rate	15% on 1st attempt, 0% on 2nd	
Number of flights per year	36	n/a <sup>21</sup>
Unique sites per year	4	n/a <sup>22</sup>
Recency choice	90% complete Transport Canada recency questionnaire, the rest choose seminar, training, flight review, or exam.	

<sup>17</sup> Federal Aviation Administration. (2018). *FAA Aerospace Forecast: Fiscal Years 2018-2038*. Washington, D.C.: FAA.

<sup>18</sup> Morris, R. and Thurston, G. (December 2015). *Interim Final Rule Regulatory Evaluation: Registration and Marking Requirements for Small Unmanned Aircraft*. Washington, D.C.: FAA.

<sup>19</sup> European Aviation Safety Agency. (2017). *Notice of Proposed Amendment 2017-05 (B): Introduction of a regulatory framework for the operation of drones*. (p. 92) Cologne, Germany: European Aviation Safety Agency. Retrieved from [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/NPA%202017-05%20\(B\).pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/NPA%202017-05%20(B).pdf) (on June 28, 2018).

<sup>20</sup> Similar to TC's Pleasure Craft operators' exam.

<sup>21</sup> Non-recreational users are already conducting site surveys, checklists and recording in logbooks, so the assumptions are not relevant.

<sup>22</sup> *Ibid*

## Coûts

La conformité aux exigences générera des coûts supplémentaires d'une valeur totale de 172,9 millions de dollars de 2018 à 2029 (valeur actuelle) pour les pilotes à des fins non récréatives et les fournisseurs de cours, les pilotes à des fins récréatives, les fabricants canadiens de SATP et le gouvernement du Canada.

### *Les pilotes et les procédures*

Les estimations des coûts pour les pilotes au cours des 10 prochaines années sont fondées sur les prévisions relatives au bassin de SATP, et l'analyse est étoffée au moyen d'autres hypothèses (voir le tableau 2). Les pilotes de SATP devront assumer des droits supplémentaires et des coûts en termes de temps en vertu du nouveau règlement. Ces coûts sont résumés au tableau 3.

**Tableau 2 : Hypothèses clés de l'estimation des coûts pour les pilotes**

Hypothèse clé	Fins récréatives	Autres
SATP par pilote	1,25	1,5 <sup>17</sup>
Taux d'attrition annuel des pilotes	20 % <sup>18</sup>	
Durée de vie du SATP (années)	3	2,5 <sup>19</sup>
Taux d'échec des examens théoriques	15 % (premier essai), 0 % (deuxième essai) <sup>20</sup>	
Taux d'échec des révisions en vol	15 % (premier essai), 0 % (deuxième essai)	
Nombre de vols par année	36	S.O. <sup>21</sup>
Sites uniques par année	4	S.O. <sup>22</sup>
Choix de mise à jour des connaissances	90 % remplissent le questionnaire de Transports Canada sur la mise à jour des connaissances, les autres choisissent le séminaire, la formation, la révision en vol ou l'examen	

<sup>17</sup> Federal Aviation Administration, 2018. *FAA Aerospace Forecast: Fiscal Years 2018-2038*, Washington (D.C.), FAA.

<sup>18</sup> Morris, R. et Thurston, G., décembre 2015. *Interim Final Rule Regulatory Evaluation: Registration and Marking Requirements for Small Unmanned Aircraft*, Washington (D.C.), FAA.

<sup>19</sup> Agence européenne de la sécurité aérienne, 2017. *Notice of Proposed Amendment 2017-05 (B): Introduction of a regulatory framework for the operation of drones* (p. 92), Cologne, Allemagne, Agence européenne de la sécurité aérienne. Tiré de : [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/NPA%202017-05%20\(B\).pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/NPA%202017-05%20(B).pdf) (le 28 juin 2018, en anglais seulement).

<sup>20</sup> Semblable à l'examen de conducteur d'embarcation de plaisance de TC.

<sup>21</sup> Les utilisateurs à des fins non récréatives effectuent déjà des examens des lieux, suivent des listes de vérifications et inscrivent leurs activités dans des carnets de bord; les hypothèses ne sont donc pas pertinentes.

<sup>22</sup> *Ibid*.

Key Assumption	Recreational	Non-recreational	Hypothèse clé	Fins récréatives	Autres
Value of time	Half of average wage rate <sup>23</sup>	Average wage rate + 25% overhead	Valeur du temps	Moitié du salaire horaire moyen <sup>23</sup>	Salaire horaire moyen + 25 % coûts indirects

**Table 3: Summary of fee and time costs to RPAS pilots**

Who	For Each...	What	Time	Fee
<b>All pilots</b>	New pilot	Familiarize themselves with new Regulations	5 min <sup>24</sup>	
	New pilot	Open new GCKey and Transport Canada RPAS account	5 min	
	New RPA	Register RPA	3 min <sup>25</sup>	\$5
	Flight	Conduct pre-flight requirements, site survey, etc.	8–20 min	
	Pilot, every 2 years	Complete recency activity	30 min <sup>26</sup>	
<b>Pilots conducting basic operations</b>	New pilot	Study for basic knowledge exam	3 hr.	
	New pilot	Write and pass basic knowledge exam	1 hr.	\$10
	New pilot	Obtain Transport Canada pilot certificate for basic operations	n/a	
<b>Pilots conducting advanced operations</b>	New pilot	Study for advanced knowledge exam	7 hr.	
	New pilot	Write and pass advanced knowledge exam	1 hr.	\$10
	New pilot	Pass a flight review	1 hr.	Market rate
	New pilot	Obtain Transport Canada pilot certificate for advanced operations	n/a <sup>27</sup>	\$25

**Tableau 3 : Résumé des droits et des coûts en termes de temps pour les pilotes de SATP**

Qui	Pour chaque...	Quoi	Temps	Droits
<b>Tous les pilotes</b>	Nouveau pilote	Se familiariser avec le nouveau règlement	5 min <sup>24</sup>	
	Nouveau pilote	Créer un nouveau compte CléGC et SATP de Transports Canada	5 min	
	Nouveau SATP	Immatriculer le SATP	3 min <sup>25</sup>	5 \$
	Vol	Suivre les consignes avant le vol, réaliser des examens des lieux, etc.	8-20 min	
	Pilote, tous les deux ans	Réaliser l'activité de mise à jour des connaissances	30 min <sup>26</sup>	

<sup>23</sup> Recreational time is valued using the same approach as U.S. Department of Transportation's value of personal travel time. (U.S. Department of Transportation. [September 27, 2016]. *Revised Departmental Guidance on Valuation of Travel Time in Economic Analysis [Memorandum]*. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation. <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/Revised%20Departmental%20Guidance%20on%20Valuation%20of%20Travel%20Time%20in%20Economic%20Analysis%20-%20September%202016.pdf> [accessed on July 11, 2018]).

<sup>24</sup> These are promotional materials. Pilots learn more about the rules while studying for the exam.

<sup>25</sup> Registration time is user tested.

<sup>26</sup> Assumes that 90% of pilots will choose to complete the TC recency questionnaire.

<sup>27</sup> Pilot certificates are automatically issued once the pilot has fulfilled the requirements.

<sup>23</sup> La valeur du temps de loisirs est calculée selon l'approche du département des Transports des États-Unis pour la valeur du temps de déplacement personnel (département des Transports des États-Unis, le 27 septembre 2016). *Revised Departmental Guidance on Valuation of Travel Time in Economic Analysis (Memorandum)*, Washington (D.C.), département des Transports des États-Unis. Tiré de : <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/Revised%20Departmental%20Guidance%20on%20Valuation%20of%20Travel%20Time%20in%20Economic%20Analysis%20-%20September%202016.pdf> (le 11 juillet 2018, en anglais seulement).

<sup>24</sup> Il s'agit de matériel de promotion. Les pilotes en apprennent davantage sur les règles en étudiant en vue de l'examen.

<sup>25</sup> Le temps d'enregistrement a fait l'objet d'essais par les utilisateurs.

<sup>26</sup> Le calcul tient pour acquis que 90 % des pilotes choisiront de remplir le questionnaire de TC sur la mise à jour des connaissances.

Qui	Pour chaque...	Quoi	Temps	Droits
<b>Pilotes qui effectuent les opérations de base</b>	Nouveau pilote	Étudier en vue de l'examen — opérations de base	3 h	
	Nouveau pilote	Passer et réussir l'examen — opérations de base	1 h	10 \$
	Nouveau pilote	Obtenir un certificat de pilote — opérations de base de Transports Canada	S.O.	
<b>Pilotes qui effectuent les opérations avancées</b>	Nouveau pilote	Étudier en vue de l'examen — opérations avancées	7 h	
	Nouveau pilote	Passer et réussir l'examen — opérations avancées	1 h	10 \$
	Nouveau pilote	Réussir une révision en vol	1 h	Taux du marché
	Nouveau pilote	Obtenir le certificat de pilote — opérations avancées de Transports Canada	S.O. <sup>27</sup>	25 \$

Taken together, present value costs to non-recreational pilots and training providers are estimated to be \$36.1 million over the next decade, and \$134.8 million for recreational pilots.

#### *The product*

RPAS manufacturers will incur upfront and ongoing costs to comply with the safety requirements of the amendments. Incremental costs include familiarizing themselves with the requirements, documenting the safety standard for the buyer, and self-declaring to Transport Canada using a one-page form (see Table 4). Transport Canada's RPAS Taskforce experts recognize that Canadian manufacturers are already conducting safety tests in the absence of regulations and therefore testing costs are built into the baseline scenario. There are currently 11 Canadian RPAS manufacturers, and this number is expected to grow at the same growth rate as RPAS units in Canada, topping 25 manufacturers by 2029 in the central scenario. Manufacturers are expected to incur \$336,050 in incremental costs over the next decade, or an annualized average of \$44,810.

La valeur actuelle de l'ensemble des coûts que doivent assumer les pilotes à des fins non récréatives et les fournisseurs de cours au cours des 10 prochaines années est estimée à 36,1 millions de dollars et à 134,8 millions de dollars pour les pilotes à des fins récréatives.

#### *Le produit*

Les fabricants de SATP engageront des coûts initiaux et permanents afin de se conformer aux exigences de sécurité prévues par les modifications. Les coûts supplémentaires comprennent la prise de connaissance des exigences, la consignation de la norme de sécurité pour l'acheteur et la déclaration volontaire à Transports Canada sous forme de formulaire d'une page (voir le tableau 4). Les spécialistes du Groupe de travail relatif aux systèmes d'aéronef télépilotés de Transports Canada reconnaissent que les fabricants canadiens réalisent déjà des essais de sécurité en l'absence d'un règlement et que, par conséquent, les coûts liés aux essais sont intégrés au scénario de référence. À l'heure actuelle, on compte 11 fabricants canadiens de SATP, et ce nombre devrait augmenter selon le même taux de croissance que le nombre de SATP au Canada, atteignant au plus 25 fabricants d'ici 2029 selon le scénario central. Les fabricants devraient engager des coûts supplémentaires à hauteur de 336 050 \$ au cours des 10 prochaines années, soit 44 810 \$ par année en moyenne.

<sup>27</sup> Les certificats de pilotes sont automatiquement émis lorsque les pilotes démontrent leur respect des exigences.

**Table 4: Summary of incremental costs for RPAS manufacturers**

What	For each...	Time and Staff Level
Familiarization with new regulations	Manufacturer	4 hr. (management)
Documenting safety testing for consumer	New model	40 hr. (engineer) + 4 hr. (management)
Updating customer documentation of safety testing	Model update	8 hr. (engineer) + 0.8 hr. (management)
Government reporting (one-page form)	New model	15 min (engineer)
Updating government reporting (one-page form)	Model update	3 min (engineer)

Source: Transport Canada's RPAS Taskforce.

### Government

Government costs include enforcement, promotion and awareness of the Regulations, the Information Management System (IMS or "Drone Management Portal," which will host all of the registration, testing, and certification activities and records), and the general administration of the program. Together, the present value of these government costs over the next decade totals \$19.2 million, or an annualized average of \$2.6 million.

Transport Canada will collect user fees for all registration, knowledge exam, and certificate issuing activities. These services are considered a private benefit to RPAS owners and pilots, therefore, program costs will be shared between Transport Canada and RPAS pilots. Transport Canada will cover 100% of promotion, enforcement, and all other government expenses. When taking these user fee revenues into account, the net cost to government is \$1.7 million over the decade or an annualized average of \$229,500.

**Tableau 4 : Résumé des coûts supplémentaires pour les fabricants de SATP**

Quoi	Pour chaque...	Temps et niveau du personnel
Familiarisation avec le nouveau règlement	Fabricant	4 h (direction)
Documenter les essais de sécurité à l'intention des consommateurs	Nouveau modèle	40 h (ingénieur) + 4 h (direction)
Mettre à jour la documentation sur les essais de sécurité à l'intention des consommateurs	Modèle mis à jour	8 h (ingénieur) + 0,8 h (direction)
Rapports gouvernementaux (formulaire d'une page)	Nouveau modèle	15 min (ingénieur)
Mise à jour des rapports gouvernementaux (formulaire d'une page)	Modèle mis à jour	3 min (ingénieur)

Source : Groupe de travail relatif aux systèmes d'aéronef télépilotes de Transports Canada.

### Gouvernement

Les coûts assumés par le gouvernement visent l'application de la loi, la promotion et la sensibilisation à l'égard du Règlement, le système de gestion de l'information (SGI ou « portail de gestion des drones », qui regroupera tous les registres et activités liés à l'immatriculation, aux essais et à la certification) ainsi que la gestion générale du programme. La valeur actuelle de l'ensemble de ces coûts assumés par le gouvernement au cours des 10 prochaines années s'élève à 19,2 millions de dollars, soit 2,6 millions de dollars par année en moyenne.

Transports Canada prélèvera des frais d'utilisation pour toutes les activités liées à l'immatriculation, aux examens théoriques et à la délivrance de certificats. Ces services représentent un avantage privé pour les propriétaires et les pilotes de SATP; par conséquent, les coûts du programme seront assumés conjointement par Transports Canada et les pilotes de SATP. Transports Canada assumera entièrement les frais liés à la promotion et à l'application de la loi ainsi que toute autre dépense gouvernementale. Lorsque l'on tient compte des revenus générés par les frais d'utilisation, le coût net pour le gouvernement s'élève à 1,7 million de dollars sur la période de 10 ans, soit 229 500 \$ par année en moyenne.

## Benefits and costs summary

**Table 5: Consolidated cost-benefit statement**

Present Value Base Year	Price Year	Period of Analysis	Discount Rate	Sensitivity Analysis Total Net Benefit (Present Value)	
				Lower Bound <sup>28</sup>	Upper Bound
2018	\$CAN 2018	2018–2029	7%	(178,279,952)	34,460,674

<b>A. Quantified impacts</b>						
	2018	2019	...	2029	Annualized average	Total present value
<b>Benefits, by stakeholder</b>						
Non-recreational pilots: no more SFOC	0	5,328,771	...	10,495,233	14,358,496	107,669,684
Government: reduced processing of SFOC	0	1,230,399	...	2,423,322	3,315,339	24,860,646
Public safety: reduction in bystander injuries	0	1,122,004	...	944,657	1,602,308	12,015,189
<b>Total benefits</b>	<b>0</b>	<b>7,681,175</b>	<b>...</b>	<b>13,863,213</b>	<b>19,276,143</b>	<b>144,545,519</b>
<b>Costs, by stakeholder</b>						
Non-recreational pilots and training providers	3,480,727	3,073,699	...	2,970,584	4,816,891	36,120,298
Recreational pilots	5,552,978	23,201,994	...	8,257,204	17,969,854	134,750,083
Canadian RPAS manufacturers	2,429	60,097	...	23,862	44,815	336,050
Government costs, net of user fees	(507,445)	(1,114,285)	...	1,227,975	229,488	1,720,856
<b>Total costs</b>	<b>8,528,690</b>	<b>25,221,504</b>	<b>...</b>	<b>12,479,624</b>	<b>23,061,048</b>	<b>172,927,286</b>
<b>Total net benefits</b>	<b>(8,528,690)</b>	<b>(17,540,330)</b>	<b>...</b>	<b>1,383,588</b>	<b>(3,784,905)</b>	<b>(28,381,767)</b>
<b>A. Qualified impacts</b>						
<b>Benefits</b>						
Public safety: knowledgeable and competent RPAS pilots will avoid flying at high altitudes and in controlled airspace (recklessly and without authorization). This will reduce the risk of collision with other aircraft.						
Non-recreational pilots: by eliminating the SFOC requirements they will have more predictability in taking on work and making long-term plans and commitments.						

<sup>28</sup> The upper and lower bounds of the sensitivity analysis indicate the 5% and 95% confidence intervals.

## Résumé des avantages et des coûts

Tableau 5 : État des coûts-avantages consolidés

Année de référence de la valeur actuelle	Année-prix	Période visée par l'analyse	Taux d'actualisation	Analyse de sensibilité Avantage net total (valeur actuelle)	
				Limite inférieure <sup>28</sup>	Limite supérieure
2018	\$CAN 2018	2018-2029	7 %	(178 279 952)	34 460 674

A. Incidences quantifiées						
	2018	2019	...	2029	Moyenne par année	Valeur actuelle totale
<b>Avantages, par intervenant</b>						
Pilotes à des fins non récréatives : élimination des COAS	0	5 328 771	...	10 495 233	14 358 496	107 669 684
Gouvernement : traitement réduit des COAS	0	1 230 399	...	2 423 322	3 315 339	24 860 646
Sécurité publique : réduction des blessures aux passants	0	1 122 004	...	944 657	1 602 308	12 015 189
<b>Avantages totaux</b>	<b>0</b>	<b>7 681 175</b>	...	<b>13 863 213</b>	<b>19 276 143</b>	<b>144 545 519</b>
<b>Coûts, par intervenant</b>						
Pilotes à des fins non récréatives et fournisseurs de cours	3 480 727	3 073 699	...	2 970 584	4 816 891	36 120 298
Pilotes à des fins récréatives	5 552 978	23 201 994	...	8 257 204	17 969 854	134 750 083
Fabricants canadiens de SATP	2 429	60 097	...	23 862	44 815	336 050
Coûts pour le gouvernement, déduction faite des frais d'utilisation	(507 445)	(1 114 285)	...	1 227 975	229 488	1 720 856
<b>Coûts totaux</b>	<b>8 528 690</b>	<b>25 221 504</b>	...	<b>12 479 624</b>	<b>23 061 048</b>	<b>172 927 286</b>
<b>Avantages nets totaux</b>	<b>(8 528 690)</b>	<b>(17 540 330)</b>	...	<b>1 383 588</b>	<b>(3 784 905)</b>	<b>(28 381 767)</b>
<b>A. Incidences qualifiées</b>						
<b>Avantages</b>						
Sécurité publique : Les pilotes de SATP compétents et informés éviteront d'utiliser leur appareil en haute altitude et dans l'espace aérien contrôlé (de manière dangereuse et sans autorisation), ce qui réduira les risques de collision avec d'autres aéronefs.						
Pilotes à des fins non récréatives : L'élimination des exigences relatives aux COAS permettra d'offrir aux pilotes davantage de prévisibilité pour ce qui est d'accepter du travail, d'élaborer des plans à long terme et de prendre des engagements.						

## Sensitivity analyses

The cost-benefit analysis uses multiple scenarios and probability distributions to capture the many possibilities emerging technology may present over the next decade. Sensitivity tests were used to establish a range of outcomes, using both univariate ("tornado") analysis and multivariate analysis of distributional functions (with

## Analyses de la sensibilité

L'analyse coûts-avantages est fondée sur de multiples scénarios et sur les distributions de probabilités et vise à prendre en compte les nombreuses possibilités que pourrait générer la technologie émergente au cours des 10 prochaines années. Des essais de sensibilité ont permis d'établir un éventail de résultats, au moyen de l'analyse

<sup>28</sup> Les limites supérieure et inférieure de l'analyse de sensibilité indiquent des intervalles de confiance de 5 % et 95 %.



simultaneous Monte Carlo simulations of 5 000 observations for all 30 distributions in the model). Combining the possibilities from both scenario and distributional analyses, the present value of net benefits ranges between  $-\$178.3$  million and  $+\$34.5$  million (over 2018–2029, discounted at 7%).<sup>29</sup> Holding the central scenarios constant, the probability that the Regulations will lead to a net present value greater than zero is around 20%, although some expected benefits could not be monetized.

The choice of RPAS population growth scenario has the largest impact on net benefits, while the distribution of the “RPAS per recreational pilot” and “number of flights taken by recreational pilots each year” assumptions have the highest impacts on overall variation out of the 30 distributions included in the cost-benefit model.

#### Distributional analyses

Non-recreational pilots are expected to accrue a net benefit of  $\$226$  per pilot compared to recreational pilots who are expected to incur a net cost of  $\$83$  per pilot under the policy scenario. Although non-recreational RPAS pilots are expected to incur higher costs ( $\$161$  per pilot) than recreational RPAS pilots ( $\$83$  per pilot),<sup>30</sup> they will also accrue a higher quantified benefit ( $\$387$  per pilot) compared to recreational pilots ( $\$0$ ) due to the elimination of the SFOC requirements, which only affect non-recreational pilots.

Non-recreational pilots in Quebec and Ontario are expected to accrue the highest total net benefits due to heightened non-recreational RPAS activity in those regions (regional distributions are based on 2016 and 2017 SFOC applications for RPAS operations, see Chart 2).

unidimensionnelle et multidimensionnelle des fonctions distributionnelles (assortie de simulations de Monte Carlo simultanées de 5 000 observations pour l'ensemble des 30 distributions du modèle). En combinant les possibilités du scénario et des analyses distributionnelles, la valeur actuelle des avantages nets va de  $-178,3$  millions de dollars à  $+34,5$  millions de dollars (pour la période de 2018 à 2029, selon un taux d'actualisation de 7 %).<sup>29</sup> Si les scénarios centraux demeurent constants, la probabilité que la réglementation mènera à une valeur actualisée nette supérieure à zéro est d'environ 20 %, bien que certains avantages escomptés ne puissent pas être quantifiés.

Le choix du scénario de croissance du bassin de SATP présente l'incidence la plus considérable sur les avantages nets, alors que les hypothèses à l'égard de la distribution des « SATP par pilote à des fins non récréatives » et du « nombre de vols réalisés par pilote à des fins récréatives chaque année » présentent l'incidence la plus considérable sur la variation globale parmi les 30 distributions comprises dans le modèle coûts-avantages.

#### Analyses distributionnelles

On s'attend à ce que les pilotes à des fins non récréatives tirent un avantage net de  $226$  \$ par pilote par comparaison avec les pilotes à des fins récréatives, qui devraient engager un coût net de  $83$  \$ par pilote selon le scénario. Bien que les pilotes de SATP à des fins non récréatives devraient engager des coûts plus élevés ( $161$  \$ par pilote) que les pilotes de SATP à des fins récréatives ( $83$  \$ par pilote)<sup>30</sup>, ils en tireront également un avantage quantifié supérieur ( $387$  \$ par pilote) par rapport aux pilotes à des fins récréatives ( $0$  \$) en raison de l'élimination des exigences relatives aux COAS, qui ne visent que les pilotes à des fins non récréatives.

Les pilotes à des fins non récréatives du Québec et de l'Ontario devraient tirer les avantages nets totaux les plus élevés en raison d'une utilisation accrue des SATP à des fins non récréatives dans ces régions (les distributions régionales sont fondées sur les demandes de COAS de 2016 et de 2017 aux fins d'opérations de SATP, voir le diagramme 2).

<sup>29</sup> Reported values indicate the 5% and 95% confidence intervals.

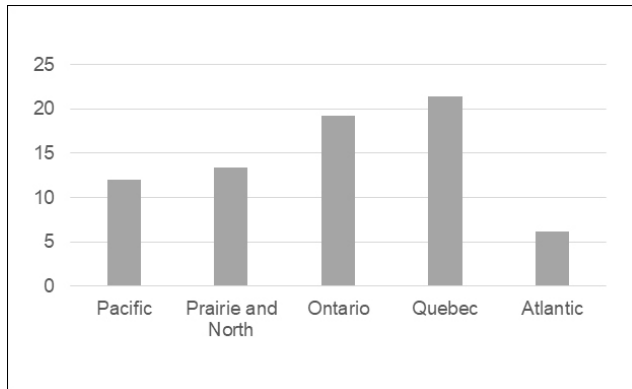
<sup>30</sup> This is due mostly to the higher value of non-recreational pilots' time, but to a smaller extent, also because non-recreational use is more concentrated in advanced operations compared to recreational use.

<sup>29</sup> Les valeurs signalées indiquent des intervalles de confiance de 5 % et 95 %.

<sup>30</sup> Cela s'explique principalement par la valeur supérieure associée au temps des pilotes à des fins non récréatives, mais aussi, dans une moindre mesure, par le fait que l'utilisation à des fins non récréatives est plus concentrée dans le cadre d'opérations avancées que de l'utilisation à des fins récréatives.

### Chart 2: Non-recreational pilots' net benefits, regional distribution

(\$ millions; present value of net benefit in \$2018 over 2018–2029, discounted 7%)



Source: Transport Canada

Manufacturers' costs are assumed to coincide with where they are located. Currently, 6 out of 11 Canadian RPAS manufacturers are based out of Ontario, with 4 in the Prairies and one in Quebec.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies and is a net OUT due to the removal of the requirement for SFOC (OUT) and replacing that with less costly administrative burden requirements (IN). The net change in annualized administrative activities is a savings of \$5,838,321 or \$350 per business (expressed in \$2012, calculated over 2018–2028, and discounted 7% as required by the Treasury Board’s “One-for-One” Rule guide).<sup>31</sup>

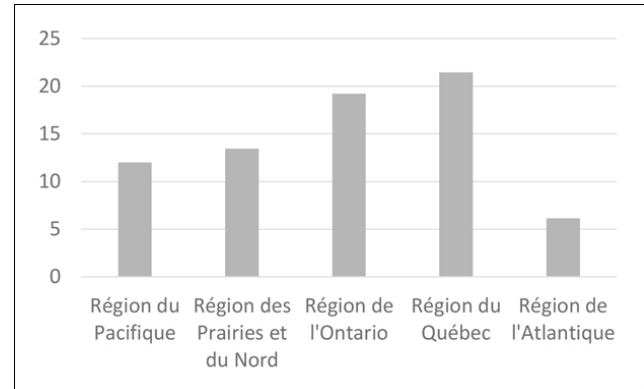
Approximately 70% of SFOC applications take one week to complete (by management), including the back-and-forth that occurs with the inspectors.<sup>32</sup> Moreover, some companies must apply for several SFOC each year. Eliminating this requirement is expected to be a large timesaver for companies. To estimate the time savings, SFOC growth scenarios were forecasted using the growth rates of the number of non-recreational RPAS pilots over the next decade. (As explained in previous sections, these numbers are calculated using the ratio of 1.5 non-recreational pilots

<sup>31</sup> Treasury Board. (2012). *Controlling Administrative Burden That Regulations Impose on Business: Guide for the “One-for-One” Rule*. Ottawa, Ontario: Treasury Board.

<sup>32</sup> Time estimates are based on consultations with stakeholders and TC’s UAS experts. The distribution between complex and simple applications (i.e. 70% complex) versus 30% simple is taken from a 2016 TC survey of inspectors.

### Diagramme 2 : Avantages nets pour les pilotes à des fins non récréatives, distribution régionale

(En millions de dollars; la valeur actuelle des avantages nets en dollars de 2018 pour la période de 2018 à 2029, selon un taux d’actualisation de 7 %)



Source : Transports Canada

On présume que les coûts des fabricants dépendent de l’emplacement de ces derniers. À l’heure actuelle, 6 fabricants canadiens de SATP sur 11 sont établis en Ontario, 4 dans les Prairies et un seul au Québec.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique et est dans ce cas-ci nettement considérée comme un « SUPPRESSION » dû au fait que l’exigence relative aux COAS a été abolie (SUPPRESSION) et remplacée par des exigences moins coûteuses en matière de fardeau financier (AJOUT). Le changement net relatif aux activités administratives annualisées représente des économies de 5 838 321 \$ ou de 350 \$ par entreprise (exprimés en dollars de 2012, calculés pour la période de 2018-2028, et actualisés à un taux de 7 %, comme l’exige le guide sur la règle du « un pour un » du Conseil du Trésor<sup>31</sup>.

Environ 70 % des demandes de COAS sont traitées en une semaine (par la gestion), y compris les allers-retours des inspecteurs<sup>32</sup>. De plus, certaines entreprises doivent présenter chaque année plusieurs demandes de COAS. Le fait d’éliminer cette exigence devrait permettre aux entreprises d’économiser beaucoup de temps. Pour évaluer cette économie de temps, on a établi des scénarios de croissance relativement aux COAS à l’aide des taux de croissance du nombre de pilotes de SATP non récréatifs pour la prochaine décennie. (Comme il a été expliqué dans

<sup>31</sup> Conseil du Trésor. (2012). *Limiter le fardeau administratif que la réglementation impose aux entreprises : Guide sur la règle du « un pour un »*. Ottawa, Ontario, Conseil du Trésor.

<sup>32</sup> Les estimations de temps sont fondées sur les consultations auprès des intervenants et des experts de TC en matière de RPAS. La distribution entre les demandes simples et complexes (soit 70 % de demandes complexes par rapport à 30 % de demandes simples) provient d’un sondage mené en 2016 par TC auprès des inspecteurs.

per non-recreational RPAS<sup>33</sup> and applying it to the forecast for non-recreational RPAS,<sup>34</sup> while taking into account pilot attrition.<sup>35</sup>) This is a relatively conservative growth rate because many pilots must currently apply for SFOC multiple times per year instead of just once per year as is the underlying assumption in this baseline-scenario SFOC forecast. Hence, the overall administrative burden savings estimate is itself conservative.

The largest administrative burdens that these amendments impose on non-recreational pilots (IN) are the requirements for pilots to write the knowledge exam (1 hr/new pilot) and to successfully complete a flight review for advanced operations (1 hr/new pilot). Other administrative burdens include familiarizing themselves with the new rules (5 min/new pilot), creating new GCKey and RPAS accounts (5 min/new pilot), registering all RPA (3 min/new RPA), and the flight reviewers' knowledge exam (1 hr/new reviewer) and flight review (1 hr/new reviewer) for training providers who choose to have reviewer status. The administrative burden was forecasted using the expected growth of these components (i.e. the growth forecast for new non-recreational pilots, for new non-recreational RPAS), as described in previous sections, taking into account exam failure rates, attrition, and existing pilot-to-RPAS ratios. The number of flight reviewers was estimated by Transport Canada's RPAS Taskforce to range from 500 to 2 000 initially based on discussions with training providers. To forecast the number of flight reviewers over the next decade, a ratio of reviewer to RPAS pilots in advanced operations was applied to the forecast for the RPAS pilots in advanced operations. Canadian average wage rates (and 25% overhead) were used for all time estimates.

Canada's RPAS manufacturers will face new administrative burdens: familiarization with these amendments (4 hr/manufacturer at the management level) as well as a safety standard declaration which is a one-page form submitted to Transport Canada for each RPAS model (15 min/new model and 3 min/model update at the engineer-level). It is assumed that Canadian RPAS manufacturers have 2.5 RPAS models on average, that they release a new

les sections précédentes, ces chiffres sont calculés selon un ratio de 1,5 pilote non récréatif par SATP non récréatif<sup>33</sup> en appliquant ce ratio aux prévisions liées aux SATP non récréatifs<sup>34</sup>, et en tenant compte de l'attrition chez les pilotes<sup>35</sup>.) Le taux de croissance est plutôt prudent puisque de nombreux pilotes doivent à l'heure actuelle présenter plusieurs fois par année des demandes de COAS, au lieu d'une seule fois par année comme le suppose l'hypothèse de base du scénario de référence pour les prévisions liées au COAS. L'estimation globale des économies au chapitre du fardeau administratif est donc prudente en elle-même.

Les exigences selon lesquelles les pilotes doivent subir un examen en ligne (1 h/nouveau pilote) avant d'effectuer la révision en vol pour les opérations avancées (1 h/nouveau pilote) constituent le plus important fardeau administratif que ces modifications imposent aux pilotes non récréatifs (AJOUT). Sont également au nombre des fardeaux administratifs la familiarisation avec les nouvelles règles (5 min/nouveau pilote), la création de nouveaux comptes CléGC et SATP (5 min/nouveau pilote), l'immatriculation de tous les SATP (3 min/nouveau SATP), ainsi que l'examen en ligne pour l'évaluateur de vol (1 h/nouvel évaluateur de vol) et la révision en vol (1 h/nouvel examinateur) pour les fournisseurs de cours qui choisissent d'avoir les qualifications d'évaluateur de vol. Les prévisions relatives au fardeau administratif ont été établies à partir de l'augmentation prévue de ces éléments (c'est-à-dire l'augmentation prévue de nouveaux pilotes non récréatifs, de nouveaux SATP non récréationnels), comme le décrivent les sections précédentes, en tenant compte des taux d'échec à l'examen, de l'attrition et des ratios actuels pilotes-SATP. Selon le Groupe de travail relatif aux systèmes d'aéronef télépilotes de Transports Canada, et à la lumière de discussions avec les fournisseurs de cours, il y aurait entre 500 et 2 000 évaluateurs de vol. Pour prévoir le nombre d'évaluateurs de vol au cours de la prochaine décennie, un ratio évaluateur de vol-pilotes de SATP évoluant dans des opérations avancées a été appliqué aux prévisions relatives aux pilotes de SATP dans ces opérations. Toutes les estimations de temps sont fondées sur les taux de rémunération moyens au Canada (et 25 % de frais généraux).

Les fabricants de SATP au Canada seront aux prises avec de nouveaux fardeaux administratifs : se familiariser avec ces modifications (4 h/fabricants au niveau de la direction) et présenter une déclaration de conformité à l'égard des normes de sécurité, c'est-à-dire un formulaire d'une page à présenter à Transports Canada pour chaque modèle de SATP (15 min/nouveau modèle et 3 min/mise à jour du modèle au niveau de l'ingénierie). On suppose que les

<sup>33</sup> Federal Aviation Administration. (2018). *FAA Aerospace Forecast: Fiscal Years 2018-2038*. Washington, D.C.: FAA.

<sup>34</sup> Ibid

<sup>35</sup> Morris, R. and Thurston, G. (December 2015). *Interim Final Rule Regulatory Evaluation: Registration and Marking Requirements for Small Unmanned Aircraft*. Washington, D.C.: FAA.

<sup>33</sup> Federal Aviation Administration. (2018). *FAA Aerospace Forecast: Fiscal Years 2018-2038*. Washington, D.C. : FAA.

<sup>34</sup> Ibid.

<sup>35</sup> Morris, R., Thurston, G. (décembre 2015). *Interim Final Rule Regulatory Evaluation: Registration and Marking Requirements for Small Unmanned Aircraft*. Washington, D.C. : FAA.

model every 2 years, and that they update all models every year.

### **Small business lens**

These amendments are expected to have a net reduction in costs to small businesses of \$35,580,123 due to the reduction in operations that require SFOC and replacing this with less costly activities (expressed in \$2012 present value, calculated over 2018–2028, and discounted 7% as required by the Treasury Board's small business lens guide).<sup>36</sup> Therefore, the Treasury Board's small business lens checklist and initial and flexible option are not required in this analysis.

In consultations, small businesses expressed that the SFOC requirements are too demanding and restrict their ability to book jobs on short notice or to make long-term plans. They also emphasized that any future regulations need to permit greater flexibility and that the services provided by the government should be more responsive to the needs of the industry.

In response to these comments, Transport Canada introduced flexibility by proposing to certify pilots instead of approving projects one-by-one (as is generally the case in the SFOC process). Transport Canada will also introduce a new online service portal that will provide the industry with efficient and cost-effective services for registration, exams, and automatic certification 24/7. Documentation requirements were also minimized; reporting to the government will only occur on a reactive basis, should a safety issue emerge.

### **Consultation**

In 2012, the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) Unmanned Air Vehicle (UAV) Program Design Working Group made recommendations for amendments to existing regulations and standards, as well as introduce new regulations and standards for the safe integration of routine RPAS operations in Canadian airspace. The working group made 107 regulatory recommendations.

In 2015, the Notice of Proposed Amendment (NPA), *Unmanned Air Vehicles*, was published for a 92-day

constructeurs de SATP canadiens ont en moyenne 2,5 modèles de SATP, qu'ils sortent un nouveau modèle tous les 2 ans et qu'ils mettent chaque année tous les modèles à niveau.

### **Lentille des petites entreprises**

Ces modifications devraient donner lieu à une réduction nette des coûts pour les petites entreprises de l'ordre de 35 580 123 \$ en raison de la réduction des opérations exigeant un COAS qui seront remplacées par des activités moins coûteuses (exprimés en valeur actualisée pour 2012, calculés pour la période de 2018-2028, et actualisés à un taux de 7 %, comme l'exige le guide sur la lentille des petites entreprises du Conseil du Trésor<sup>36</sup>). Par conséquent, la liste de vérification de la lentille des petites entreprises du Conseil du Trésor ainsi que l'option initiale et souple ne sont pas requises aux fins de la présente analyse.

Lors de consultations, les petites entreprises ont indiqué que les exigences relatives au COAS étaient trop rigoureuses et nuisaient à leur capacité d'obtenir des contrats à brève échéance ou à faire des plans à long terme. Elles ont également insisté sur le fait que tout règlement futur devra permettre plus de souplesse et que les services offerts par le gouvernement devraient être mieux adaptés aux besoins de l'industrie.

Pour donner suite à ces commentaires, Transports Canada a donc proposé de certifier les pilotes au lieu d'approuver les projets un à un (comme c'est le cas habituellement avec le processus de COAS) afin d'apporter un peu de souplesse. Il a également mis en place un nouveau portail en ligne qui offrira en tout temps à l'industrie des services efficaces et rentables pour l'immatriculation, les examens et la certification automatique. Les exigences liées aux documents ont également été réduites. En effet, la reddition de comptes au gouvernement ne se fera que sur demande et en cas de problème de sécurité.

### **Consultation**

En 2012, le Groupe de travail sur la conception du programme des systèmes de véhicules aériens non habités (UAV) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) a recommandé des modifications à la réglementation et aux normes en vigueur. Il a également introduit de nouvelles dispositions réglementaires et normes pour l'intégration sécuritaire des SATP dans l'espace aérien canadien. Le Groupe de travail a formulé 107 recommandations réglementaires.

En 2015, l'Avis de proposition de modifications (APM) — Véhicules aériens non habités — a été publié pour une

<sup>36</sup> Treasury Board. (2012). *Hardwiring Sensitivity to Small Business Impacts of Regulation: Guide for the Small Business Lens*. Ottawa, ON: Treasury Board.

<sup>36</sup> Conseil du Trésor, *Tenir compte de l'impact de la réglementation sur les petites entreprises dès le stade de l'élaboration : Guide sur la Lentille des petites entreprises*, 2012, Ottawa, Ontario, Conseil du Trésor.

consultation period. It was shared with 730 stakeholders (both traditional aviation stakeholders, members of CARAC, and non-CARAC members across Canada comprised of RPAS companies and associations, as well as federal and provincial governments who had expressed an interest in RPAS). During this consultation, five regional roundtables and a national teleconference were organized across Canada to share the NPA with additional stakeholders. At the end of the consultation period, Transport Canada had received over 100 submissions.

The NPA informed the regulatory proposal published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 15, 2017, for a 90-day comment period that ended on October 13, 2017. Transport Canada received 630 submissions from stakeholders. During the comment period, Transport Canada also conducted 11 engagement sessions in 9 cities, comprising over 400 attendees.

#### General — Post *Canada Gazette*, Part I, comments

Overall, commercial users appreciated the need for a regulatory framework and predictability. However, they found the proposed amendments as published in the *Canada Gazette*, Part I, to be too complicated and restrictive, and would still end in an ongoing need for SFOC resulting in administrative burden. Recreational operators felt that the cost of compliance in owning and operating a RPAS would negatively affect their ability to participate in the activity. Furthermore, the complexity of the rules would result in reduced compliance and negatively affect RPAS pilots of the future.

#### Pilot requirements — Post *Canada Gazette*, Part I, comments

More specifically, the major comments surrounding the pilot requirements were that stakeholders wanted to ensure that the age requirement would not interfere with teaching mechanisms and family hobbies. They were strongly supportive of knowledge exams; however, they wanted them to be easily accessible and at a low cost. Under these amendments, non-certified pilots and pilots who are under the minimum age are able to fly under the supervision of a pilot who is certified to perform the operations that will be carried out, having obtained their pilot certificate through an easily accessible, online portal.

période de consultation de 92 jours. Il a été envoyé à 730 intervenants (tant aux intervenants de l'aviation traditionnels et membres du CCRAC qu'aux intervenants non membres du CCRAC de partout au Canada, soit des entreprises de SATP et des associations, ainsi qu'au gouvernement fédéral et aux provinces ayant exprimé de l'intérêt pour les SATP). Au cours de cette consultation, cinq tables rondes régionales et une téléconférence nationale ont été organisées à l'échelle du pays pour communiquer l'APM à d'autres intervenants. À la fin de la période de consultations, Transports Canada avait reçu plus de 100 présentations.

L'APM a servi de base à la proposition réglementaire publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 15 juillet 2017, laquelle était assortie d'une période de commentaires de 90 jours qui a pris fin le 13 octobre 2017. Transports Canada a reçu 630 présentations de la part d'intervenants. Au cours de la période de commentaires, Transports Canada a également tenu 11 séances de mobilisation dans 9 villes, auxquelles plus de 400 personnes ont participé.

#### Information générale — commentaires suivant la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

En règle générale, les utilisateurs commerciaux ont reconnu la nécessité du cadre réglementaire et d'une prévisibilité accrue. Cependant, ils ont trouvé les modifications proposées et publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* trop compliquées et trop restrictives. Selon eux, à l'issue des modifications, il faudrait tout de même en fin de compte obtenir un COAS, ce qui représente un fardeau administratif. Les utilisateurs récréatifs sont pour leur part d'avis que le coût de conformité lié au fait de posséder et d'exploiter un SATP nuirait à leur capacité de pratiquer cette activité. De plus, la complexité des règles risque d'aboutir à une baisse du niveau de conformité et aurait des effets néfastes sur les futurs pilotes de SATP.

#### Exigences relatives aux pilotes — commentaires suivant la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Plus précisément, les principaux commentaires sur les exigences relatives aux pilotes concernent le fait que les intervenants voulaient s'assurer que l'exigence quant à l'âge n'interférerait pas avec les mécanismes d'enseignement et les loisirs familiaux. Les intervenants étaient grandement en faveur des examens en ligne; cependant, ils souhaitaient que ces examens soient faciles d'accès et à faible coût. Dans le cadre de ces modifications, les pilotes non certifiés et les pilotes n'ayant pas l'âge minimal pourraient piloter sous la supervision d'un pilote certifié pour effectuer les opérations à réaliser, ayant obtenu leur certificat de pilote au moyen d'un portail en ligne facilement accessible.

Stakeholders were also concerned with the requirements to have liability insurance not only due to the cost involved but also because of the lack of a market availability for recreational user insurance at this time. Part IX of the CARs does not have a regulatory requirement for liability insurance. It should be noted, however, that should an incident occur, the pilot could be held accountable. Insurance will be encouraged through education and awareness material and the department will continue to monitor this issue and gather additional data.

#### Product requirements — Post *Canada Gazette*, Part I, comments

When it came to product requirements (i.e. the RPAS), Transport Canada heard that stakeholders were not supportive of their personal information being written on their machine because of privacy implications, and in the case of RPA registration requirements, the cost to do so was too expensive. There was, however, strong support for registration with de-identified numbers at a low cost to the owner. Under Part IX of the CARs, all RPA from 250 g to 25 kg must be registered with Transport Canada using the online portal.

The design standard was also of great concern for many stakeholders as they felt it not only inhibited innovation but was also not reflective of market availability. The companies that had been identified as compliant had very expensive RPAS, making entry into the industry very difficult for less expensive products. Furthermore, it was too prescriptive and not reflective of the rapidly changing technology that was available to consumers. Moreover, the weight categories were viewed by many as overly complicated, lacking in evidence to support Transport Canada's stance, and not reflective of the most commonly flown RPAS.

Under Part IX of the CARs, the operating environments are predominantly based on the type of flying the pilot wishes to do (how close to people and in controlled airspace) rather than just the weight of the RPA. In order to conduct certain advanced operations, a manufacturer must have self-declared to Transport Canada that their RPAS have met the technical requirements set out in Standard 922 — *RPAS Safety Assurance* and indicate whether the RPAS can be flown in controlled airspace, near people or over people. Those flying under the basic operations rules may use the RPAS of their choice.

Les intervenants se sont également dits préoccupés par les exigences relatives à l'assurance-responsabilité, non seulement en raison des coûts que cela implique, mais aussi puisqu'il y a un manque à l'heure actuelle en ce qui a trait à l'assurance pour les utilisateurs de SATP à des fins récréatives. La partie IX du RAC ne prévoit pas de disposition relativement à l'assurance-responsabilité. Il convient toutefois de souligner que le pilote pourrait être tenu responsable en cas d'incident. On incitera les utilisateurs à se procurer une assurance au moyen de matériel d'éducation et de sensibilisation. En outre, le Ministère continuera de surveiller la question et de recueillir des données additionnelles.

#### Exigences relatives au produit — commentaires suivant la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

En ce qui concerne les exigences relatives au produit (c'est-à-dire le SATP), Transports Canada a entendu dire que les intervenants n'étaient pas favorables à l'idée que leurs informations personnelles soient inscrites sur leur appareil à cause des répercussions sur la vie privée. Pour ce qui est des exigences liées à l'immatriculation des SATP, les intervenants étaient d'avis que le processus serait trop coûteux. Cependant, ils étaient très favorables à l'immatriculation à l'aide de données anonymisées et à faible coût pour l'utilisateur. En vertu de la partie IX du RAC, tous les SATP de 250 g à 25 kg doivent être immatriculés auprès de Transports Canada par l'intermédiaire du portail en ligne.

Pour de nombreux intervenants, la norme de conception était également une source de préoccupation importante parce que, selon eux, non seulement elle freine l'innovation, mais elle ne reflète pas la disponibilité sur le marché. Les SATP fabriqués par les entreprises jugées conformes à cette norme étaient très coûteux, ce qui rendait très difficile l'entrée de produits moins coûteux dans l'industrie. De plus, la norme était trop sévère et ne tenait pas compte de l'évolution rapide de la technologie offerte aux consommateurs. En outre, les catégories de poids étaient pour plusieurs trop compliquées, n'étaient pas assorties d'éléments de preuve appuyant l'approche de Transports Canada et ne correspondaient pas aux SATP les plus communément utilisés.

En vertu de la partie IX du RAC, les environnements d'exploitation sont surtout fondés sur le type de vol que le pilote souhaite effectuer (la distance avec les gens et dans l'espace aérien contrôlé), plutôt que simplement sur le poids du SATP. Pour effectuer certaines opérations avancées, un fabricant doit avoir déclaré lui-même à Transports Canada que son SATP est conforme aux exigences techniques énoncées dans la norme 922 — *Assurance de la sécurité des SATP*. Il doit également préciser si le SATP peut être utilisé dans l'espace aérien contrôlé ou à proximité ou au-dessus de personnes. Si le vol est effectué

The proposed grandfathering clause included in the regulatory proposal published in the *Canada Gazette*, Part I, also raised many concerns because it did not permit current pilots to continue operating as they have been all along, in fact, it was more restrictive. Under Part IX of the CARs, RPAS that have already been deemed compliant are grandfathered for the lifespan of the model of the RPAS and can continue operations in controlled airspace and near people (less than 30 m but not closer than 5 m near people). As such, a pilot may operate a RPAS in controlled airspace and near people without a declaration having been made by the manufacturer.

#### Procedure requirements — Post *Canada Gazette*, Part I, comments

In terms of procedure requirements, stakeholders indicated that the proposal published in the *Canada Gazette*, Part I, was too restrictive and that many pilots would still require SFOC in order to operate their businesses due to altitude restrictions, stand off distances, speed limits, etc. Furthermore, the division of flying environments into two parts, rural and built-up areas, caused confusion. Under Part IX of the CARs, the flying environments (operations) are divided based on whether the RPAS is in controlled airspace, how close the RPAS is to people or whether the operation of the aircraft is within a certain distance from an airport or heliport. Stand off distances and speed limits are removed and the altitude restriction is harmonized under both the basic and advanced operations.

#### Service fees

The RPAS proposed service fees as published in the *Canada Gazette*, Part I, were modelled after traditional aviation fees and line items (as currently outlined in the CARs). Following prepublication, Transport Canada received significant feedback from stakeholders regarding the proposed service fees, indicating that they were too high, not reflective of the technology and not appropriate for the RPAS industry as a whole. In response to industry feedback and additional analysis, Transport Canada created a new automated platform that would provide RPAS-related services to the public from one online portal. The investment in this automated system would significantly reduce Transport Canada's efforts in providing RPAS-related services, reducing transaction costs and rendering the original service fee proposal disproportionate.

conformément aux règles sur les opérations de base, le pilote peut utiliser le SATP de son choix.

La clause de droits acquis inscrite dans la proposition réglementaire publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* soulevait aussi de nombreuses préoccupations puisqu'elle ne permettait pas aux pilotes actuels de continuer à utiliser leur aéronef comme ils l'avaient toujours fait. Elle était même plus restrictive. Aux termes de la partie IX du RAC, les modèles de SATP qui étaient déjà considérés comme conformes bénéficient d'un droit acquis pendant toute leur durée de vie et peuvent continuer à être utilisés dans l'espace aérien contrôlé et à proximité de personnes (à moins de 30 m, mais pas en deçà de 5 m). Par conséquent, un pilote peut exploiter un SATP dans un espace aérien contrôlé et près de personnes sans que le fabricant ait présenté une déclaration.

#### Exigences relatives à la procédure — commentaires suivant la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Quant aux exigences relatives aux procédures, les intervenants ont indiqué que la proposition publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* était trop restrictive. Selon eux, bon nombre de pilotes auraient quand même besoin d'un COAS pour exploiter leur entreprise en raison des restrictions liées à l'altitude, aux distances de sécurité, aux limites de vitesse, etc. Par ailleurs, le fait de diviser les environnements de vol en deux catégories, c'est-à-dire zone rurale et zone bâtie, a semé la confusion. Selon la partie IX du RAC, les environnements de vol (opérations) sont divisés selon l'utilisation du SATP dans l'espace aérien contrôlé et la distance du SATP par rapport aux personnes ou si l'exploitation de l'aéronef est effectuée selon une certaine distance d'un aéroport ou d'un hélicoptère. Les distances de sécurité et les limites de vitesse sont abolies et les restrictions liées à l'altitude sont harmonisées tant pour les opérations de base que pour les opérations avancées.

#### Frais de service

Les frais de service proposés dans la Partie I de la *Gazette du Canada* relativement aux SATP ont été établis en fonction des frais d'aviation traditionnels et des lignes de dépenses (comme le stipule actuellement le RAC). À la suite de la publication préalable, Transports Canada a reçu une rétroaction importante de la part des intervenants en ce qui concerne les frais de service proposés. Ceux-ci ont d'ailleurs dit trouver les frais trop élevés, non adaptés à la technologie et non appropriés pour l'industrie des SATP dans son ensemble. Pour donner suite à la rétroaction de l'industrie et à une analyse supplémentaire, Transports Canada a créé une nouvelle plateforme automatisée offrant au public des services liés aux SATP à partir d'un seul portail en ligne. L'investissement consacré à ce système automatisé permettrait de réduire de manière

### Supplementary stakeholder consultation — Post *Canada Gazette*, Part I

In May 2018, Transport Canada carried out an additional targeted stakeholder discussion with over 50 stakeholders to provide the industry with its proposed changes for the amendments to the CARs. Overall, the industry was appreciative of Transport Canada's willingness to have an additional consultation session and for the transparency, openness and communication regarding these amendments. Industry representatives acknowledged that Transport Canada was taking the industry's views into consideration in striking the right balance between the objectives of aviation safety and innovation within the industry. Stakeholders were also provided with service fee ranges that reflect the online delivery of the services and they were received positively.

### Regulatory cooperation

Since 2015, Transport Canada and the Federal Aviation Administration (FAA) have collaborated regarding RPAS under the Regulatory Cooperation Council (RCC). The collaboration has focused on information sharing regarding the development and implementation of regulations for small RPAS operated within visual line-of-sight.

In June 2016, the FAA published its Final Rule, Part 107, *Operation and Certification of Small Unmanned Aircraft Systems*, to permit lower risk non-recreational RPAS operations. Part IX of the CARs aligns with the FAA's general scope, intent and risk-based approach. Transport Canada operational restrictions that are more closely aligned with the FAA include those pertaining to the maximum altitude of 400 feet AGL at which a RPAS can operate, and operations at night with sufficient lighting. Furthermore, both the FAA and Transport Canada have registration requirements for RPA at a cost of \$5 US/Can. The FAA has a pilot certification process with a minimum requirement of 16 years of age, similar to Transport Canada's advanced operations. That being said, under the basic operations, Transport Canada's minimum age requirement is 14 years old, which will help foster more growth in the industry. In terms of the minimum horizontal distance that a pilot must keep between their RPA and people that are not involved in the operation of the RPAS, the FAA does not prescribe a minimum, but Part 107 does not allow operations over people that are not part of the operation unless a waiver has been granted. Since 2016, the FAA has granted permission to a small number of operators to conduct RPAS operations over people. The FAA's Part 107 waiver process serves a function

considérable les efforts du Ministère pour la prestation des services liés aux SATP, ce qui réduirait du même coup les frais de transaction et rendrait la proposition de frais de service initiale déraisonnable.

### Consultation additionnelle auprès des intervenants — après la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

En mai 2018, Transports Canada a organisé une autre séance de discussion à laquelle ont participé plus de 50 intervenants dans le but de présenter à l'industrie les modifications qu'il entend apporter au RAC. En général, l'industrie a applaudi la volonté de Transports Canada de tenir une séance de consultation additionnelle, ainsi que sa transparence, son ouverture et ses communications à l'égard des modifications. Les représentants de l'industrie ont reconnu que Transports Canada tenait compte de l'avis de l'industrie pour trouver un juste équilibre entre les objectifs liés à la sécurité aérienne et l'innovation dans l'industrie. En outre, l'éventail de frais de service présentés aux intervenants reflétait la prestation en ligne et a été bien accueilli.

### Coopération réglementaire

Depuis 2015, Transports Canada et la Federal Aviation Administration (FAA) collaborent en ce qui a trait au SATP, sous l'égide du Conseil de coopération en matière de réglementation (CCR). La collaboration est axée sur l'échange de renseignements relatifs à l'élaboration et à la mise en œuvre de règlements sur les petits SATP utilisés en visibilité directe.

En juin 2016, la FAA a publié son règlement final, partie 107, *Operation and Certification of Small Unmanned Aircraft Systems*, pour autoriser les opérations à faible risque de SATP à des fins non récréatives. La partie IX du RAC concorde avec la portée générale, l'intention et la stratégie axée sur les risques de la FAA. Les restrictions opérationnelles de Transports Canada qui cadrent le plus avec la FAA sont celles autorisant l'exploitation de SATP à une altitude maximale de 400 pieds AGL et de nuit avec un éclairage suffisant. De plus, la FAA et Transports Canada ont établi un tarif d'immatriculation pour les SATP au bas coût de 5 \$ US/CA. La FAA exige également que le pilote soit âgé d'au moins 16 ans pour le processus de certification, semblable aux opérations avancées à Transports Canada. Cela étant dit, pour les opérations de base, l'âge minimum exigé par Transports Canada est de 14 ans, ce qui favorisera davantage la croissance de l'industrie. Pour ce qui est de la distance horizontale minimale que le pilote doit conserver entre son SATP et les personnes ne participant pas au fonctionnement du SATP, la FAA n'impose pas de minimum, mais la partie 107 interdit les opérations au-dessus de personnes qui ne participent pas au fonctionnement du SATP, à moins d'avoir une dérogation. Depuis 2016, un nombre limité d'utilisateurs de SATP ont obtenu de la FAA l'autorisation de faire voler leur appareil



similar to that of Transport Canada's SFOC process. Transport Canada has allowed a path to compliance under Part IX of the CARs for pilots to operate over people where the manufacturer has made a declaration indicating, among other things, that they have verified that the model meets the requirements of Standard 922 — *RPAS Safety Assurance* because the risk is sufficiently mitigated with a reliable system and standardized pilot knowledge and testing.

Canada has not identified reciprocal foreign operator privileges with the United States. The FAA requires foreign commercial operators to register their RPAS in the country in which they are eligible to register and obtain operating authority from the Department of Transportation. In Canada, foreign operators are eligible to apply for a SFOC providing they are legally entitled to conduct the same operation in their own country. They need to provide evidence of such approvals when they apply for a SFOC.

All European member states are at different stages in the implementation of their RPAS rules, but are subject to the requirements and guidance of the European Union and the European Aviation Safety Agency (EASA). While EASA has yet to finalize a regulatory framework for RPAS, the organization proposed one in May 2017 through the Notice of Proposed Amendment 2017-05. EASA's proposed framework includes five categories based on the weight of the remotely piloted aircraft and the risks it poses to people. The European approach represents an alternative approach to the regulation of RPAS compared to Canada's two sets of rules — basic and advanced operations.

Canada is a member of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and adopts ICAO standards into the CARs. At this time, ICAO has no standards for visual line of sight operations per se. ICAO does have guidance (see footnote 20) on the type of information that operators are requested to submit to the aviation authority in the country in which they wish to operate. Transport Canada's current regime and the issuance of a SFOC satisfy this intent. ICAO is focused more on larger RPAS that will be certified like aircraft and for which future regulations will be introduced in Canada at a later date. Exhibit 2 compares RPAS regulations across the world.

au-dessus de personnes. Le processus de dérogation prévu à la partie 107 assure une fonction semblable à celle du processus de COAS de Transports Canada. Grâce à des systèmes fiables et aux examens normalisés permettant d'atténuer suffisamment le risque, Transports Canada a établi, aux termes de la partie IX du RAC, une marche à suivre pour la conformité en permettant aux pilotes qui disposent d'une assurance de la sécurité liée aux SATP de faire voler leur SATP au-dessus des personnes, lorsque le fabricant a fait une déclaration indiquant, entre autres, qu'il a vérifié que le modèle répond aux exigences de la norme 922.






Le Canada ne s'est toutefois pas entendu avec les États-Unis sur les avantages réciproques pour les exploitants étrangers. La FAA oblige les exploitants commerciaux étrangers à immatriculer leur SATP dans le pays où ils peuvent procéder à l'immatriculation, et à obtenir une autorisation d'exploitation de la part du département des Transports. Au Canada, les exploitants étrangers peuvent présenter une demande de COAS s'ils sont légalement autorisés à effectuer les mêmes opérations dans leur propre pays. Ils doivent fournir une preuve de ces approbations lorsqu'ils demandent un COAS.

Pour leur part, les États membres de l'Union européenne en sont tous à des étapes différentes de la mise en œuvre de règles en matière de SATP, mais ils sont assujettis aux exigences et aux directives de l'Union européenne et de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). L'AESA n'a pas encore finalisé de cadre réglementaire pour les SATP, mais elle en a proposé un en mai 2017 dans l'Avis de proposition de modification 2017-05. Ce cadre comprend cinq catégories fondées sur le poids de l'aéronef télépilote et les risques qu'il pose pour les personnes. La stratégie européenne constitue une solution de rechange à la réglementation des SATP, par comparaison avec les deux catégories de règles du Canada — opérations de base et opérations avancées.

Le Canada est membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et intègre les normes de l'OACI dans le RAC. Pour le moment, l'OACI ne dispose à proprement parler d'aucune norme pour les opérations en visibilité directe. Elle a toutefois élaboré des directives (voir la note de bas de page 20) quant au type de renseignements que les exploitants sont tenus de présenter à l'autorité de l'aviation du pays dans lequel ils comptent exploiter leur appareil. Le régime actuel de Transports Canada et l'émission d'un COAS vont en ce sens. L'OACI se concentre davantage sur les SATP de plus grande taille qui seront certifiés comme aéronefs et pour lesquels des règlements futurs seront adoptés au Canada. La pièce jointe 2 permet de comparer la réglementation relative aux SATP sur la scène internationale.

**Exhibit 2: Regulation comparison across the world**






Green represents the areas where there are provisions in place to allow the operations to occur and red represents the areas where operations are not permitted.

Who has regulations for what?					
Provision	Can. 	U.S. 	E.U.* 	U.K. 	Aus. 
Operations over people	Green	Red	Green	Green	Red
Operations in Urban areas	Green	Green	Green	Red	Green
Liability insurance	Red	Red	Green	Red	Red
Certificate required	Green	Green	Green	Green	Green
Speed limits	Red	Green	Green	Green	Red
Age Restrictions	Green	Green	Green	Green	Green
Proximity to Aerodromes	Green	Green	Green	Green	Green
Maximum Altitude	Green	Green	Green	Green	Green
Lateral Distance	Green	Red	Green	Green	Green

*\*Member states only*

**Pièce jointe 2 : Comparaison de la réglementation à l'échelle internationale**

Le vert représente les domaines où il y a des dispositions en place qui permettent les opérations d'avoir lieu et le rouge représente les domaines où les opérations ne sont pas permises.

Réglementation dans différents pays					
Disposition	Can. 	E.-U. 	U.E.* 	R.-U. 	Aust. 
Opérations au-dessus de personnes	Green	Red	Green	Green	Red
Opérations en zone urbaine	Green	Green	Green	Red	Green
Assurance-responsabilité	Red	Red	Green	Red	Red
Certificat requis	Green	Green	Green	Green	Green
Limites de vitesse	Red	Green	Green	Green	Red
Restrictions liées à l'âge	Green	Green	Green	Green	Green
Proximité des aérodromes	Green	Green	Green	Green	Green
Altitude maximale	Green	Green	Green	Green	Green
Distance horizontale	Green	Red	Green	Green	Green

*\*États membres seulement*

## Rationale

The growing use of RPAS along with the growing number of safety incidents merits that action be taken to mitigate risks to both aviation as well as people on the ground. Transport Canada's public awareness campaigns and the Interim Order had some risk-reducing impact (as evidenced by a small decrease in the number of reported RPAS incidents in 2017). However, the risks posed by rapidly growing RPAS use are severe enough to warrant further regulatory action to ensure that RPAS pilots know how to fly safely.

Secondly, the current SFOC system under the CARs is very costly to businesses and introduces uncertainty — even for knowledgeable pilots flying in low-risk operations. The current restrictions are not proportionate to the degree and type of risk presented. Therefore, the new amendments eliminate the SFOC requirements for the vast majority of uses (i.e. RPA flown within the visual line of sight, weighing between 250 g and 25 kg) and replace them with less costly pilot certification requirements that ensure pilots are knowledgeable and fly safely. The amendments therefore bring costs back in-line with risks.

### Reducing the number of operations that require SFOC

Notwithstanding the growing risk to aviation, the current regulatory approach is not conducive to supporting innovation and economic growth in the industry. In 2010, Transport Canada issued 66 SFOC for RPAS related activities, and for the next six consecutive years the volume doubled nearly each year, reaching 4 096 by 2017. Transport Canada has had challenges keeping pace and supporting the industry under the existing CARs and the SFOC demand is expected to continue to grow with the industry. The SFOC application time for businesses varies significantly from operation to operation, making it a recurrent task, and Transport Canada's 20 working-day service standard is not conducive to industry demand. Commercial pilots are losing contracts, spending time filling out applications rather than working and making an income. Often contract requests are received under short notice, and if industry does not want to lose business, it is resulting in an environment of non-compliance. Furthermore, the SFOC process does not take into account the technology that is changing almost daily, resulting in new use cases; in order for businesses to take advantage of such uses, they often need to submit another SFOC application. Therefore, the growing industry warrants a stable regulatory environment that accommodates most use cases and allows for an easy path to compliance.

## Justification

En premier lieu, l'utilisation grandissante des SATP ainsi que le nombre croissant d'incidents de sécurité justifient la prise de mesures pour atténuer les risques tant pour l'aviation que pour les personnes au sol. Les campagnes de sensibilisation de Transports Canada et l'Arrêté d'urgence ont eu un certain effet en ce sens (comme le montre la faible diminution du nombre d'incidents de SATP signalés en 2017). Toutefois, les risques que représente la croissance rapide de l'utilisation des SATP sont suffisamment importants pour justifier d'autres mesures réglementaires afin de s'assurer que les pilotes de SATP savent comment utiliser leur aéronef de manière sécuritaire.

En deuxième lieu, le système de COAS prévu actuellement dans le RAC est très coûteux pour les entreprises et comporte une part d'incertitude, même pour les pilotes avertis qui utilisent leur aéronef dans des opérations à faible risque. Les restrictions actuelles ne sont pas proportionnelles au degré et au type de risques présentés. Par conséquent, les nouvelles modifications éliminent les exigences liées aux COAS pour la grande majorité des utilisations (par exemple les SATP utilisés en visibilité directe ayant une masse entre 250 g et 25 kg) pour les remplacer par des exigences moins coûteuses liées à la certification des pilotes afin de veiller à ce que les pilotes soient bien informés et utilisent leur aéronef de manière sécuritaire. Les modifications permettront par conséquent d'harmoniser les coûts avec les risques.

### Réduction du nombre d'opérations exigeant un COAS

En dépit du risque croissant pour l'aviation, la stratégie réglementaire actuelle ne contribue pas à soutenir l'innovation et la croissance économique dans l'industrie. En 2010, Transports Canada a délivré 66 COAS pour des activités liées aux SATP et, au cours des six années subséquentes, le volume a doublé presque chaque année, pour atteindre 4 096 en 2017. Transports Canada a eu du mal à suivre le rythme et à appuyer l'industrie aux termes de l'actuel RAC. Par ailleurs, on s'attend à ce que la demande de COAS continue de croître dans l'industrie. Le temps consacré par les entreprises aux demandes de COAS varie aussi considérablement d'une opération à l'autre, ce qui constitue une tâche récurrente, et la norme de service de Transports Canada qui est de 20 jours ouvrables n'est pas adaptée à la demande de l'industrie. Les pilotes commerciaux perdent des contrats et perdent du temps à remplir des demandes au lieu de travailler et de générer un revenu. Souvent, les demandes de contrat arrivent dans un court préavis et l'entreprise se retrouve dans une situation de non-conformité parce qu'elle ne veut pas perdre le contrat. De plus, le processus de COAS ne tient pas compte du fait que la technologie évolue pratiquement chaque jour, ce qui donne ainsi lieu à de nouveaux cas d'utilisation. Pour tirer parti de ces utilisations, les entreprises doivent souvent présenter une autre demande de COAS. Ainsi, cette

### Reduce risks to public safety

Considerable safety risks stem from RPA being flown recklessly and/or in areas where they are not allowed to be flown. There are numerous incidents reported every month in Canada where RPAS are flown at high altitudes, in flight paths, or close to people on the ground. Many RPAS pilots are not aware of the current rules or the safety risks that flying RPAS in these manners pose. Moreover, these risks are expected to increase in-step with the growing popularity of RPAS. The creation of standardized knowledge and testing, and regular recency requirements ensure pilots' knowledge is kept up-to-date. These requirements introduce new costs to recreational pilots, but they are necessary to ensure a solid safety knowledge base among pilots to reduce public safety risks.

In order for more effective tracking and enforcement that could further enable efficient air traffic management services in the future, registration of all RPAS with aircraft weighing between 250 g and 25 kg is mandatory. Registration is designed to be a low-cost solution to identify RPA flown in an unsafe or non-compliant manner.

Additionally, the system reliability of the RPAS itself varies significantly from model to model, further increasing risks to aviation and people. Operations that pose the highest risks when it comes to the system reliability of the RPAS are those near or over people and in controlled airspace. The reliability of the RPAS can be affected by a number of things. For instance, depending on the materials used in the construction of the RPAS, it can affect how hard and how much damage it causes upon impact if it were to hit a person or a windshield.<sup>37</sup> Unfortunately at this time, there is no consensus in the industry regarding a RPAS design standard and the consequences of Transport Canada not intervening could result in severe injuries. As a result, Transport Canada is introducing Standard 922 — *RPAS Safety Assurance*, and providing manufacturers with safety targets they must meet in order to provide more consistent reliability of RPAS operated in

<sup>37</sup> Research conducted by the United Kingdom's Civil Aviation Authority and Australia's Civil Aviation Safety Authority found that windscreens that are not bird strike-certified are highly susceptible to shattering should they come into contact with a RPAS. Even when only pieces of a RPAS were tested against the windshield (rather than the whole RPAS itself), significant cracking occurred in the windshield.

industrie en croissance requiert un environnement réglementaire stable et adapté à la plupart des cas d'utilisation et qui permet d'assurer plus aisément la conformité.

### Réduire les risques pour la sécurité publique

Les risques considérables pour la sécurité découlent du fait que les SATP sont utilisés de manière imprudente ou dans des zones où ils sont interdits. Tous les mois, au Canada, un grand nombre d'incidents sont signalés où des aéronefs télépilotes sont utilisés à haute altitude, dans des trajectoires de vol ou à proximité de personnes se trouvant au sol. De nombreux pilotes de SATP ne sont pas au courant des règles actuelles ou des risques que posent ces situations pour la sécurité. De plus, on s'attend à ce que ces risques augmentent avec la popularité grandissante des SATP. L'uniformisation des connaissances et des examens, et l'instauration d'exigences sur la mise à jour régulière des connaissances feront en sorte que les connaissances des pilotes demeurent actuelles. Ces exigences entraîneront de nouveaux coûts pour les pilotes utilisant leur aéronef à des fins récréatives, mais elles sont nécessaires pour que ceux-ci disposent d'une solide base de connaissances en vue de réduire les risques pour la sécurité.

Pour améliorer le suivi et l'application de la loi et ainsi accroître encore davantage l'efficacité des services de gestion de la circulation aérienne dans l'avenir, il est obligatoire de faire immatriculer tous les aéronefs télépilotes de 250 g à 25 kg. L'immatriculation est une solution à faible coût qui permet d'identifier les SATP utilisés de manière non sécuritaire ou non conforme.

De plus, la fiabilité des SATP en tant que telle varie considérablement d'un modèle à l'autre, ce qui accroît encore plus les risques pour l'aviation et les personnes. L'utilisation d'un aéronef télépilote à proximité ou au-dessus de personnes et dans l'espace aérien contrôlé représente le plus grand risque en ce qui a trait à la fiabilité du système. Beaucoup de facteurs peuvent avoir une incidence sur la fiabilité d'un SATP. Par exemple, les matériaux utilisés dans la construction du SATP ont une grande incidence sur la force de l'impact et les dommages causés en cas d'incidents où l'aéronef heurte quelqu'un ou s'écrase dans un parebrise<sup>37</sup>. Malheureusement, il n'y a pas de consensus au sein de l'industrie à l'heure actuelle quant aux normes de conception des SATP. En l'absence d'une intervention de Transports Canada, il y a un risque de blessures graves. C'est pourquoi le Ministère instaure la norme 922 — *Assurance de la sécurité des SATP* et impose

<sup>37</sup> Selon des recherches menées par la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni et la Civil Aviation Safety Authority de l'Australie, les parebrises qui ne sont pas conçus pour résister aux impacts d'oiseau risquent grandement de se briser advenant un contact avec un SATP. Même lors d'essais d'impact en n'utilisant que des pièces de SATP (plutôt que l'ensemble du SATP), le parebrise se fissurait considérablement.

the higher-risk areas — controlled airspace and operations near and over people.

### Service fees

Transport Canada undertook a comprehensive exercise to develop an informed costing of the RPAS program and establish appropriate RPAS service fees. The costing approach adhered to the Treasury Board Secretariat's (TBS) Guidelines on Costing and sought to establish defensible and transparent cost estimates. Costing for cost recovery purposes requires that the "full cost" of providing an activity be calculated. For cost-recoverable service fees, full cost is the allowable upper limit of the fee and represents the departure point for pricing. A full cost estimate comprises all relevant resource costs incurred to deliver an activity or provide a service, including direct and indirect costs. The RPAS costing exercise factored in salary costs, benefit plans, training and travel, office accommodations, internal support services, and information technology system development and maintenance costs. These costs were allocated to RPAS activities and services based on resource consumption and level of effort.

The results of the costing exercise estimated that the full cost of running the RPAS program is \$8.4 million annually. The cost-recoverable component of the program (i.e. provision of the RPA registration, knowledge exam, pilot certificate and flight reviewer rating services) is estimated at \$3.1 million annually.

### *Public-private benefit assessment*

The determination of an appropriate cost recovery rate takes a number of factors into account; one important component is the Public Private Benefit (PPB) tool. The PPB tool was developed by TBS to estimate the degree to which a service provides a private benefit, if any, beyond benefits enjoyed by the general public. For the RPAS program, three separate PPBs were completed. The analysis conducted through the PPBs determined that the benefits provided to flight reviewers through the flight reviewer exam and flight reviewer rating are private (100% private), while RPA registration, and the knowledge exam and pilot certification share a mix of private and public benefits (60% private, 40% public). This became the starting point for determining an appropriate cost recovery rate.

aux fabricants des objectifs de sécurité qu'ils doivent atteindre pour améliorer la fiabilité des SATP exploités dans des zones à risques élevés, soit l'espace aérien contrôlé et à proximité ou au-dessus de personnes.

### Frais de service

Transports Canada a entrepris une vaste opération visant à planifier les coûts du programme de SATP et à établir les frais de service appropriés. La stratégie à l'égard de l'établissement des coûts cadre avec les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor sur l'établissement des coûts et vise à élaborer des estimations de coûts transparentes et défendables. Pour établir les coûts aux fins de recouvrement, il faut calculer l'ensemble des coûts nécessaires à la réalisation d'une activité. En ce qui a trait aux frais de service recouvrables, l'ensemble des coûts correspond à la limite supérieure admissible des frais et constitue le point de départ pour établir le tarif. L'estimation du coût complet tient par ailleurs compte de tous les coûts pertinents en ressources qui ont été engagés pour réaliser une activité ou fournir un service, y compris les coûts directs et indirects. L'exercice d'établissement de coûts pour les SATP prend en compte les coûts salariaux, les régimes d'avantages sociaux, la formation et les déplacements, les locaux à bureaux, les services de soutien à l'interne, de même que l'entretien et le développement des systèmes de technologie de l'information. Ces coûts ont été imputés aux activités et services liés aux SATP en fonction de l'utilisation des ressources et du niveau d'effort.

Selon les résultats de l'exercice d'établissement des coûts, il en coûterait 8,4 millions de dollars par année pour exécuter le programme des SATP. La portion recouvrable du programme (c'est-à-dire l'immatriculation des aéronefs télépilotes, les examens en ligne et la certification des pilotes et les qualifications des évaluateurs de vol) est quant à elle évaluée à 3,1 millions de dollars par année.

### *Évaluation des avantages publics-privés*

La détermination du taux de recouvrement des coûts approprié prend en compte un certain nombre de facteurs; une des composantes importantes est alors l'outil Avantages publics-privé (APP). Cet outil a été élaboré par le SCT pour estimer la mesure dans laquelle un service fournit un avantage privé, le cas échéant, allant au-delà des avantages dont bénéficie le grand public. Pour le programme SATP, trois APP distincts ont été considérés. L'analyse effectuée par APP a déterminé que les avantages offerts aux évaluateurs de vol par les examens d'évaluateur de vol et les qualifications d'évaluateur de vol sont privés (à 100 %), tandis que l'immatriculation des SATP, ainsi que l'examen sur les connaissances et la certification des pilotes présentent des avantages privés et publics (privés à 60 %, publics à 40 %). Cela a constitué le point de départ dans la détermination d'un taux de recouvrement des coûts approprié.

### *International fee comparisons*

Transport Canada then conducted research on the service fees applied by other countries to RPAS operators. Several countries require RPA registration (at a relatively consistent fee of \$5 or €5). However, there are minimal regulatory schemes that parallel these proposed Regulations overall; and, many other countries are in the process of developing regulations and their own service fees, so comparable benchmarks were difficult to locate.

### *Other fee policy considerations*

Transport Canada then broadened its analysis to consider compliance and the structure of the regulatory framework. Given that the purchase cost of many RPAS is low, and that there are currently no fees associated with flying an RPAS, it is important that the price of registration, online exams and pilot certification not be prohibitive and dissuade RPAS operators from compliance. Moreover, pilots conducting advanced operations are required to pay an additional flight review fee to a third party. Therefore, the fees for these services were kept relatively modest. Similarly, the Regulations depend on flight reviewers participating in the regulatory process by conducting flight reviews for RPAS pilots. Therefore, though these respective services are deemed to be of a largely private benefit, the Regulations (and therefore, the safety of Canadians) depend on these actors' involvement, so the cost recovery rate is lower than what might have been otherwise anticipated.

### *Overall rationale for amendments*

The amendments' overall focus on enhancing the knowledge and accountability of RPAS pilots can achieve substantial safety benefits. The amendments' service fees and the online Drone Management Portal were designed to keep costs low while ensuring ease of use.

RPA registration and pilot certification add costs for recreational pilots but are necessary for accountability and to mitigate the safety risks to aviation and people on the ground. Additionally, the costly SFOC system is replaced with a pilot certification system that has the same safety objectives, but with a lower cost and with reduced business uncertainty.

### *Comparaison avec les tarifs internationaux*

Transports Canada a ensuite effectué une recherche sur les frais de service imposés aux exploitants de SATP par les autres pays. Plusieurs pays exigent que les SATP soient immatriculés (pour des frais relativement uniformes de 5 \$ ou 5 €). Il existe toutefois des cadres réglementaires correspondant aux modifications proposées dans leur ensemble; également, de nombreux autres pays élaborent actuellement des règlements et les frais de service, ce qui rend les comparaisons difficiles.

### *Autres éléments à prendre en compte dans les politiques de tarifs*

Transports Canada a ensuite élargi son analyse pour prendre en compte la conformité et la structure du cadre réglementaire. Étant donné que le coût d'achat de nombreux SATP est peu élevé et qu'actuellement aucuns frais ne sont associés à la mise en vol de ces systèmes, il importe que le prix de l'immatriculation, des examens en ligne et de la certification du pilote ne soit pas prohibitif et qu'il ne dissuade pas les opérateurs de SATP de respecter les règles. En outre, les pilotes qui effectuent des opérations avancées doivent payer des frais additionnels pour une révision en vol par une tierce partie. Par conséquent, les frais associés à ces services sont restés relativement faibles. De même, le Règlement dépend des évaluateurs de vol participant au processus réglementaire en procédant à des révisions en vol des pilotes de SATP. Par conséquent, bien que ces services respectifs soient considérés comme présentant des avantages largement privés, le Règlement (et par conséquent, la sécurité des Canadiens) dépend du rôle de ces acteurs, et le taux de recouvrement des coûts est moins élevé que ce qui pourrait avoir été anticipé.

### *Justification générale des modifications*

Les modifications, dont l'accent est mis sur l'amélioration des connaissances et la responsabilisation des pilotes de SATP, peuvent entraîner des avantages importants du point de vue de la sécurité. Les frais de service et le portail de gestion des drones ont été conçus pour maintenir les coûts peu élevés tout en assurant une utilisation facile des services.

L'immatriculation des aéronefs télépilotes et la certification des pilotes représentent des coûts pour les pilotes exploitant un SATP à des fins récréatives, mais elles sont nécessaires à la responsabilisation des pilotes et à l'atténuation des risques pour la sécurité de l'aviation et des personnes au sol. De plus, le système de COAS, qui était fort coûteux, est remplacé par un système de certification des pilotes dont les objectifs de sécurité restent les mêmes, mais à moindre coût et avec une incertitude commerciale réduite.

## Implementation

To support the implementation of Part IX of the CARs, Transport Canada created a digital service delivery solution by developing an online Drone Management Portal that provides one-stop shopping for RPAS pilots and owners. Both pilots and owners can create a personal account using their Government of Canada key, register their RPA, complete their knowledge exams, and receive their electronic pilot certificates all through the portal. Through the portal, pilots are tested on their knowledge of procedures on how to manage risks and safety more effectively, coordinate with an air navigation service providers, weather conditions, etc.

Manufacturers self-declare to Transport Canada if their RPAS can be flown in controlled airspace, operate near people (between 30 m and no less than 5 m) or over people (less than 5 m), using safety targets provided by Transport Canada. The onus is on the manufacturer to ensure through testing that their RPAS meets Transport Canada safety targets before declaring it has met the requirements. Some examples of performance targets are: the RPA does not transfer energy sufficient to cause a severe injury or fatality or the RPAS has risk mitigating measures like a parachute to protect people from being hit by the RPA if it lost contact with the control station.

Some amendments will come into force on the day on which the amending Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II, such as registration and the ability to take exams; however, the remainder of the amendments, including operational provisions, will come into force on June 1, 2019. The Drone Management Portal will be available on the day on which the amending Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

## Service standards

In the vast majority of cases, RPAS-related transactions between clients and Transport Canada occur in real time through a secure, automated system, 24 hours a day, and 7 days a week. However, in rare instances, the system could encounter difficulty where additional intervention outside of the automated system may be required; thus a maximum service standard of 10 days will apply to all RPAS services. These service standards will be reconsidered two years after these amendments come into force.

The *Service Fees Act* permits the Minister of Transport the discretion to remit a portion of fees that have been collected if the applicable service standard is not met.

## Mise en œuvre

Pour appuyer la mise en œuvre de la partie IX du RAC, Transports Canada a créé une solution de prestation des services par voie numérique, grâce à l'élaboration d'un portail de gestion des drones en ligne qui constitue un guichet unique pour les pilotes et les propriétaires de SATP. Les pilotes et les propriétaires peuvent, en effet, au même endroit créer un compte personnel utilisant leur clé du gouvernement du Canada, immatriculer leur aéronef télé-piloté, passer leur examen des connaissances et recevoir leur certificat électronique de pilote. Ils peuvent, entre autres, tester leur connaissance des procédures concernant la gestion efficace des risques et de la sécurité, la coordination avec les fournisseurs de services de navigation aérienne et les conditions météorologiques.

Les constructeurs utilisent le portail pour faire une déclaration à Transports Canada si leur modèle d'aéronef est conçu pour voler dans des espaces aériens contrôlés, près des personnes (de 5 m à 30 m de celles-ci) ou au-dessus des personnes (à moins de 5 m de celles-ci), en se servant des objectifs de sécurité fournis par le Ministère. Il incombe au fabricant de procéder à des essais pour s'assurer que leur SATP respecte les objectifs de sécurité avant de déclarer qu'il répond aux exigences. Parmi les exemples d'exigences techniques, on peut citer le fait que le transfert d'énergie suscité par l'aéronef télé-piloté n'est pas suffisant pour causer des blessures graves ou la mort, ou le fait que celui-ci comporte des mesures d'atténuation comme un parachute pour protéger les personnes s'il venait à perdre le contact avec le poste de contrôle.

Certaines modifications, par exemple celles ayant trait à l'immatriculation et à la capacité de faire les examens, entreront en vigueur le jour où le règlement modificatif sera publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*; le reste des modifications, incluant les dispositions opérationnelles, seront applicables seulement le 1<sup>er</sup> juin 2019. Le portail de gestion des drones sera disponible le jour où les modifications seront publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

## Normes de service

Dans la vaste majorité des cas, les transactions liées aux SATP entre les clients et Transports Canada ont lieu en temps réel à l'aide d'un système automatisé sécurisé fonctionnel en tout temps. Il pourrait cependant, en de rares circonstances, arriver qu'une intervention extérieure au système automatisé soit requise; pour cette raison, une norme de service maximale de 10 jours s'applique à tous les services SATP. Cette norme sera réévaluée deux ans après l'entrée en vigueur des modifications.

La *Loi sur les frais de service* laisse au ministre des Transports la discrétion de remettre une partie des frais perçus si la norme de service applicable n'est pas respectée. La

Remission will take place according to Transport Canada's remission policy.

### Safety awareness

Transport Canada's RPAS safety awareness strategy seeks to maintain and improve the safety of Canadian airspace by supporting a well-informed RPAS industry while encouraging innovation and interest in aviation. Transport Canada will expand its outreach by building on existing collaborations and establishing new avenues to establish mechanisms through which the RPAS industry can get consistent, timely and accurate safety information. Transport Canada also wishes to impart to Canadians that RPAS are legitimate airspace users with benefits to society, as long as safety risks are mitigated by following the rules. The Canada.ca Drone Safety web page will continue to be the primary source for information on the regulatory requirements and how to comply, and will be supplemented by efforts to increase Transport Canada's presence both virtually and in person. These efforts will include a new "look and feel" for all RPAS safety-related material and an updated interactive "Where to Fly" web page with the National Research Council.

The primary touch points that Transport Canada will target for safety education messages relate to the purchase and use of a RPAS: interaction with technology websites, retailers, and manufacturers; interaction with national or local associations or flying clubs; and interaction at industry events. Transport Canada will also continue to improve our understanding of the average RPAS pilot to inform further outreach efforts.

### Enforcement and partnerships

The safe operation of RPAS in Canada is a shared responsibility between Transport Canada who develops and enforces the rules, the RPAS operators who have an obligation to operate their RPAS safely, and law enforcement who are responsible for maintaining public safety.

Under the Act, the Minister of Transport has the authority to issue administrative monetary penalties (AMPs) to anyone who violates designated provisions of the Act and the CARs. In June 2017, Transport Canada partnered with the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) pursuant to subsection 4.3(1) of the Act to issue AMPs for designated offences to complement enforcement actions by the Transport Canada Enforcement Inspectorate. Most of the provisions in Part IX of the CARs are enforced through the assessment of AMPs imposed in accordance with

remise aura lieu conformément à la politique de remise de Transports Canada.

### Sensibilisation à la sécurité

La stratégie de sensibilisation à la sécurité liée aux SATP de Transports Canada cherche à maintenir et à améliorer la sécurité de l'espace aérien canadien en appuyant une industrie des SATP bien informée tout en favorisant l'innovation et l'intérêt pour l'aviation. Transports Canada accroîtra la sensibilisation en tirant profit des collaborations existantes et en établissant de nouveaux mécanismes par lesquels l'industrie des SATP pourra obtenir des renseignements cohérents, rapides et précis sur la sécurité. Transports Canada cherche également à sensibiliser les Canadiens au fait que les SATP sont des utilisateurs légitimes de l'espace aérien qui peuvent être avantageux pour la société, du moment que les risques qui y sont associés sont atténués par le respect des règles. La page Web Canada.ca concernant la sécurité des drones continuera à être la principale source d'information sur les exigences réglementaires et sur la façon de s'y conformer. Cette page sera appuyée par des mesures visant à accroître la présence virtuelle et réelle de Transports Canada qui incluront une nouvelle présentation graphique pour tous les documents sur la sécurité liée aux SATP et une page Web *Où voler* mise à jour en collaboration avec le Conseil national de recherche.

Les principaux points de contact qu'utilisera Transports Canada pour faire passer ses messages d'éducation à la sécurité se rapportent à l'achat et à l'utilisation d'un SATP : interaction avec les sites Web technologiques, les détaillants et les manufacturiers; interaction avec les associations nationales ou locales ou avec les aéroclubs; et interaction lors d'événements au sein de l'industrie. Transports Canada continuera également à cerner les caractéristiques du pilote moyen de SATP pour orienter ses efforts de sensibilisation.

### Application et partenariats

L'utilisation sécuritaire des SATP au Canada est une responsabilité partagée par Transports Canada, qui élabore et fait respecter les règles, les opérateurs de SATP, qui ont l'obligation d'utiliser leur SATP de façon sécuritaire, et les organismes d'application de la loi, qui sont responsables de maintenir la sécurité publique.

En vertu de la Loi, le ministre des Transports a l'autorité nécessaire pour ordonner des sanctions administratives pécuniaires (SAP) à quiconque viole les dispositions désignées de la Loi et du RAC. En juin 2017, Transports Canada, s'est associé, conformément au paragraphe 4.3(1) de la Loi, à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) pour ordonner des SAP relatives aux infractions désignées afin de compléter les mesures d'applications prises par l'inspecteurat de Transports Canada. La plupart des dispositions de la partie IX du RAC sont appliquées selon



sections 7.6 to 8.2 of the Act, which carry a maximum fine of \$5,000 for individuals and \$25,000 for corporations, and include the potential suspension or cancellation of a person's Canadian Aviation Document. More serious contraventions may be pursued as indictable offences or be punishable on summary conviction, where permitted. That being said, Transport Canada Enforcement Inspectors continue to offer oral counselling before issuing an AMP and subscribe to a graduated system whereby lower levels are established for first time and second-time offenders if applicable. In addition, Transport Canada is pursuing similar partnerships such as that between Transport Canada and the RCMP with other law enforcement agencies across the country to address the growing need for increased enforcement capacity.

Transport Canada is also considering taking part in other activities to address these needs including developing a toolkit designed specifically to assist law enforcement officers on the front lines and carrying out an enforcement campaign targeted to areas where reports of remotely piloted aircraft incidents are at their highest frequency. This campaign would seek to educate users on the safe operation of their RPAS and their legal responsibilities, while also taking enforcement action if necessary.

### **Gender-based analysis plus (GBA+)**

GBA+ was completed and found that these amendments are gender-neutral and apply equally to all Canadians. Overall, these amendments will help to ensure the safety of all Canadians on the ground and in the air. However, these amendments have the most significant impact on men, given that the vast majority of RPAS operators (recreational and commercial) are currently male. These amendments require operators to comply with numerous steps to lawfully operate a RPAS. While these steps require effort, the result is the enjoyment of a safe recreational activity, and potentially economic benefits from a growing commercial industry.

Transport Canada is taking steps to be more gender inclusive in its work on the RPAS regulations and future RPAS policy. The RPAS industry is reflective of the gender disparity inherent in STEM (science, technology, engineering and mathematics) fields, with an overwhelming proportion of RPAS engineers, manufacturers, educators and operators being male. Sex-disaggregated data in the RPAS industry is extremely limited; however, there is much literature written about the lack of female participation in STEM, which parallels that of aviation including RPAS. Literature addressing gender dynamics in STEM has noted that gendered language reinforces stereotypes of

l'évaluation des SAP imposées en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la Loi, qui impose une amende maximale de 5 000 \$ aux individus et de 25 000 \$ aux corporations, et comprend la suspension ou l'annulation possible du document d'aviation canadien d'une personne. Les infractions plus graves peuvent être punissables sur déclaration de culpabilité, soit par mise en accusation, soit par procédure sommaire, lorsque la loi le permet. Cela étant dit, les inspecteurs de Transports Canada continuent d'offrir des conseils verbaux avant d'imposer une SAP et ils appliquent un système graduel selon lequel un niveau plus faible est établi pour les contrevenants dont c'est la première ou la deuxième infraction, le cas échéant. De plus, Transports Canada cherche à établir avec d'autres organismes d'applications de la loi au pays des partenariats semblables à celui l'unissant à la GRC pour faire face à la nécessité d'augmenter les capacités d'application de la Loi.

Transports Canada envisage également de prendre part à d'autres activités pour répondre à ces besoins. Le Ministère envisage notamment l'élaboration d'une trousse à outils conçue spécialement pour aider les agents d'applications de la loi qui sont en première ligne et une campagne d'application de la Loi visant les endroits où les incidents mettant en cause des aéronefs télépilotes sont le plus fréquents. La campagne servirait à sensibiliser les utilisateurs à une utilisation sécuritaire de leur SATP et à leurs responsabilités légales, et aussi à prendre les mesures d'application nécessaires.

### **Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)**

Une ACS+ a été effectuée et il a été conclu que les modifications sont neutres et s'appliquent également à tous les Canadiens. Dans l'ensemble, les modifications vont assurer la sécurité de tous les Canadiens au sol et dans les airs. Elles auront toutefois plus d'effet sur les hommes, étant donné que la vaste majorité des opérateurs de SATP (à des fins récréatives et commerciales) sont actuellement des hommes. Elles exigent que les exploitants suivent de nombreuses étapes pour exploiter un SATP dans le respect de la Loi. Cela exigera des efforts, mais le résultat sera la jouissance d'un espace récréatif sécuritaire et des avantages économiques potentiels pour une industrie commerciale en croissance.

Transports Canada entreprend des démarches pour produire un règlement et des politiques futures sur les SATP qui soient non genrés. L'industrie des SATP reflète la disparité entre les sexes que l'on peut constater dans les domaines des sciences, de la technologie, du génie et des mathématiques (STGM) avec une proportion écrasante d'ingénieurs, de manufacturiers, d'éducateurs et d'opérateurs de SATP masculins. Les données ventilées par sexe de l'industrie des SATP sont extrêmement limitées, mais de nombreux documents traitent du manque de participation féminine dans les STGM, dont le domaine de l'aviation, qui inclut les SATP. Les documents traitant de la

who belongs in which “space” (or not). The National Aviation Space Agency (NASA) moved to use gender-inclusive language in 2006 to signal that space was an environment for men and women, employing the terms “crewed” and “uncrewed” instead of “manned” and “unmanned.” In this regulatory package, the term “Remotely Piloted Aircraft System” has replaced “Unmanned Aircraft System,” to reflect the same sentiment: though the RPAS industry may be male-dominated at the moment, there is space and room for girls, women, etc., to work and play. By employing the use of such gender-neutral terminology, Transport Canada is signalling gender inclusiveness to RPAS operators and the larger industry.

The implementation of these amendments will take further steps to address inclusiveness. For example, Transport Canada is developing a safety education campaign that is deliberately inclusive and will speak to Canadians of different genders (as well as ages, ethnicities, etc.). While focus in the first year of the campaign will be on making sure messages are deliberately inclusive, in the second year of the campaign ideas to specifically target women and girls will be considered.

Furthermore, there is a lack of sex-disaggregated data pertaining to RPAS, particularly on a large scale. Further study of gender and RPAS is planned, including the contracting of additional reports and the presentation of a gender-based paper on the RPAS industry at the International Civil Aviation Organization. As additional information becomes available through Transport Canada’s information technology system, analytics can be targeted through a GBA+ lens. This will lead to better targeting of education and safety promotion.

Lastly, Transport Canada will leverage the work done by other federal organizations around women in STEM. For example, Transport Canada will look for opportunities to collaborate with Innovation, Science and Economic Development (ISED) Canada’s women in STEM campaign for opportunities to advance the RPAS-specific cause. Transport Canada will also make efforts to keep abreast of other work being done by its federal counterparts and explore opportunities for partnership wherever possible.

### **Performance measurement and evaluation**

Establishing a framework for measuring and evaluating the performance of these amendments is necessary to ensure the amendments are achieving their stated

dynamique des genres dans les STGM soulignent que le langage genré renforce les stéréotypes sur les personnes appartenant (ou non) à certains espaces. La National Aviation Space Agency (NASA) est passée à l’utilisation inclusive du langage non genré en 2006 pour signaler que l’espace était un environnement pour les hommes tout comme pour les femmes en employant des termes comme « crewed » (avec un équipage) et « uncrewed » (sans équipage) plutôt que les termes « manned » (avec un pilote) et « unmanned » (sans pilote). Dans le présent cadre réglementaire, le terme « système d’aéronef télépilote » a remplacé le terme « système d’aéronef sans pilote » dans la même optique : même si l’industrie des SATP est actuellement dominée par les hommes, il y a de la place dans le domaine pour les filles et les femmes qui veulent y travailler ou se divertir. En employant des termes non genrés, Transports Canada appuie la neutralité vis-à-vis des opérateurs de SATP et de l’industrie dans son ensemble.

L’entrée en vigueur des modifications représentera une étape de plus vers la neutralité. Par exemple, Transports Canada élabore une campagne d’éducation à la sécurité qui est délibérément inclusive et qui s’adressera à des Canadiens de différents genres (et âges, origines ethniques, etc.). Au cours de la première année de la campagne, l’accent sera mis sur des messages délibérément inclusifs; au cours de la deuxième année, des concepts visant spécifiquement les femmes et les filles seront envisagés.

En outre, il manque de données sur les SATP ventilées selon le sexe, surtout à grande échelle. Des études sur le genre et les SATP sont prévues, ainsi que la passation de contrats pour des rapports additionnels et la présentation d’un article comparatif entre les sexes sur l’industrie des SATP au sein de l’Organisation de l’aviation civile internationale. Au fur et à mesure que des renseignements deviendront disponibles dans le système de technologie de l’information de Transports Canada, les analyses pourront être soumises à une ACS+. On pourra ainsi mieux cibler l’éducation et la promotion de la sécurité.

Finalement, Transports Canada tirera profit du travail effectué par les autres organisations fédérales sur la question des femmes dans les STGM. Par exemple, le Ministère cherchera à collaborer à la campagne de promotion des femmes dans les STGM d’Innovation, Sciences et Développement économique Canada afin de faire avancer la cause précise des femmes dans le domaine des SATP. Transports Canada s’emploiera aussi à rester au courant des travaux effectués par ses homologues fédéraux et à explorer les occasions de partenariat chaque fois que ce sera possible.

### **Mesures de rendement et évaluation**

L’établissement d’un cadre pour mesurer et évaluer le rendement des modifications est nécessaire pour faire en sorte que celles-ci atteignent les objectifs énoncés, soient

objectives: regulatory predictability and safety risk mitigation. Regularly scheduled data collection and program evaluation activities are important as evaluation tools.

The Matrix below groups the intended outcomes, indicators, and data sources for measuring indicators according to the objectives they are trying to achieve (see Table 6).

la prévisibilité réglementaire et l'atténuation des risques pour la sécurité. Le prélèvement régulier des données et les activités d'évaluation des programmes sont des outils d'évaluation importants.

Le tableau ci-dessous (tableau 6) indique les résultats attendus, les indicateurs et les sources de données pour la mesure des indicateurs selon les objectifs définis.

**Table 6: RPAS Performance measurement and evaluation indicators**

Objective	Intended Outcome	Indicator	Data Source
Regulatory predictability for businesses	Non-recreational RPAS operators feel that the Regulations enable their intended use cases.	Qualitative feedback that commercial RPAS operators feel that the Regulations enable their intended use cases.	Municipal, first responder, and industry RPAS working groups.
		Majority of commercial RPAS operators "strongly agree" or "agree" to the above statement.	Survey to be administered to RPAS operators on recurring basis.
	Efficient and reliable service.	Majority of RPAS operators "strongly agree" or "agree" to the above statement.	Actual level of service delivered and response time, as well as a survey administered to operators on recurrent basis.
Safety risk mitigation	RPAS operators are aware of regulatory requirements.	Increase in web traffic to the Drone Safety web pages on a yearly basis.	Web traffic analytics for the Drone Safety web pages.
		Increase in the number of new RPA registrations in the Drone Management Portal. <sup>38</sup>	Number of RPA registered in the Drone Management Portal.
	RPAS operators understand the regulatory requirements.	Majority of RPAS operators "strongly agree" or "agree" to that they understand the regulatory requirements.	Survey to be administered to RPAS operators on recurring basis.
	Mitigating risk posed by RPAS to manned aviation.	Reduction in RPAS-related incidents as a percentage of the total RPAS population.	RPAS-related incidents reported in the Civil Aviation Daily Occurrence Reporting System (CADORS).
			Number of RPA registered with Transport Canada.
Mitigating risk posed by RPAS to bystanders.	Reduction in RPAS-related incidents as a percentage of the total RPAS population.	Number of incidents reported in the Drone Incident Report Form whose primary concern is "safety of people."	
		Number of RPA registered with Transport Canada.	

**Tableau 6 : Indicateurs de la mesure du rendement et de l'évaluation des SATP**

Objectif	Résultat attendu	Indicateur	Source des données
Prévisibilité réglementaire pour les entreprises	Les opérateurs de SATP à des fins non récréatives ont le sentiment que la réglementation permet l'utilisation prévue.	Rétroaction qualitative indiquant que les opérateurs de SATP commerciaux ont le sentiment que la réglementation permet l'utilisation prévue.	Groupes de travail sur les SATP au sein des municipalités, des premiers répondants et de l'industrie.
		La majorité des opérateurs de SATP commerciaux sont fortement d'accord ou d'accord avec l'énoncé précédent.	Sondage régulier des opérateurs de SATP.
	Des services efficaces et fiables.	La majorité des opérateurs de SATP sont fortement d'accord ou d'accord avec l'énoncé précédent.	Le niveau actuel de services fournis et leur temps de réponse, ainsi qu'un sondage donné aux opérateurs sur une base régulière.

<sup>38</sup> Excluding RPAS registered in the first year of operation due to the high number of initial RPAS registrations anticipated, comprised primarily of existing RPAS operators.

Objectif	Résultat attendu	Indicateur	Source des données
Atténuation des risques pour la sécurité	Les opérateurs de SATP connaissent les exigences réglementaires.	Augmentation annuelle du trafic dans les pages Web traitant de la sécurité associée aux drones.	Analyse du trafic dans les pages Web traitant de la sécurité associée aux drones.
		Augmentation du nombre de nouvelles immatriculations de SATP dans le portail de gestion des drones <sup>38</sup> .	Nombre de SATP immatriculés dans le portail de gestion des drones.
	Les opérateurs de SATP comprennent les exigences réglementaires.	La majorité des opérateurs de SATP sont fortement d'accord ou sont d'accord pour dire qu'ils comprennent les exigences réglementaires.	Sondage régulier des opérateurs de SATP.
	Atténuation des risques posés par les SATP envers l'aviation avec équipage.	Réduction des incidents liés aux SATP en termes de pourcentage du nombre total de SATP.	Incidents liés aux SATP signalés dans le Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile (SCROEAC).
			Nombre de SATP immatriculés auprès de Transports Canada.
	Atténuation des risques posés par les SATP envers les passants.	Réduction des incidents liés aux SATP en termes de pourcentage du nombre total de SATP.	Nombre d'incidents signalés dans le formulaire de rapport d'incident de drone principalement en raison d'une inquiétude pour la sécurité des personnes.
Nombre de SATP immatriculés auprès de Transports Canada.			

Transport Canada has developed a number of tools to help achieve the stated objectives of these amendments. These tools also serve as valuable feedback mechanisms for performance measurement. They include

- the Canada.ca Drone Safety web pages: web pages that explain the regulations in plain language and serves as a hub for RPAS safety resources;
- the Drone Incident Report Form: a web-based form that Canadians can use to report drone incidents to Transport Canada;
- the Drone Management Portal: a task-oriented web portal where operators can register their RPA and take exams; and
- municipal, provincial/territorial, first responders, and RPAS industry working groups to facilitate communication between Transport Canada and stakeholders.

Transport Canada intends to conduct environmental scans of the Canadian RPAS industry and to administer surveys to Canadian RPAS operators on a recurring basis to help collect performance measurement data. These environmental scans and surveys will also inform policy decision-making by identifying new trends and issues in the RPAS industry.

Transports Canada a développé un certain nombre d'outils pour faciliter l'atteinte des objectifs associés aux modifications. Les outils servent également de mécanismes de rétroaction sur la mesure du rendement. Ils incluent les éléments suivants :

- les pages Web sur la sécurité associée aux drones de Canada.ca, qui donnent des explications dans un langage clair et simple et qui servent de pivot central pour les ressources sur la sécurité associée aux SATP;
- le formulaire Web de rapport d'incident de drone que les Canadiens peuvent utiliser pour signaler à Transports Canada les incidents mettant en cause des drones;
- le portail Web de gestion des drones, axé sur les tâches, dans lequel les pilotes peuvent immatriculer leur SATP et passer des examens;
- des groupes de travail sur les SATP au sein des municipalités, des provinces/territoires, des premiers répondants et de l'industrie facilitant la communication entre Transports Canada et les divers intervenants.

Transports Canada a l'intention de procéder à des analyses environnementales de l'industrie canadienne des SATP et de sonder régulièrement les opérateurs canadiens de SATP pour faciliter le prélèvement des données sur la mesure du rendement. Les analyses environnementales et les sondages orienteront la prise de décisions concernant les politiques en définissant les nouvelles tendances et les nouveaux enjeux de l'industrie.

<sup>38</sup> À l'exclusion des SATP immatriculés au cours de la première année de l'opération, à cause du nombre élevé d'immatriculations attendu, principalement associés à des opérateurs de SATP existants.

Transport Canada civil aviation inspectors have already been sensitized to the interrelated objectives that Transport Canada intends to achieve with these amendments. Transport Canada is confident that those entitled to enforce these amendments will carry out their responsibilities in a manner which maximizes the intended outcomes.

**Contact**

Manager, RPAS Policy  
RPAS Task force, AARV  
Civil Aviation  
Safety and Security  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower C  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-993-7284 or 1-800-305-2059  
Fax: 613-990-1198  
Email: [TC.RPASInfo-InfoRPAS.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.RPASInfo-InfoRPAS.TC@tc.gc.ca)

Les inspecteurs de l'aviation civile de Transports Canada connaissent déjà les objectifs interdépendants que le Ministère veut atteindre grâce à ces modifications. Transports Canada croit que les personnes autorisées à faire appliquer les modifications assumeront leurs responsabilités de façon à maximiser les résultats attendus.

**Personne-ressource**

Gestionnaire des politiques SATP  
Groupe de travail relatif aux systèmes d'aéronef  
télépilotes, AARV  
Aviation civile  
Groupe de la sécurité et de la sûreté  
Transports Canada  
Place de Ville, Tour C  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059  
Télécopieur : 613-990-1198  
Courriel : [TC.RPASInfo-InfoRPAS.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.RPASInfo-InfoRPAS.TC@tc.gc.ca)

Registration  
SOR/2019-12 December 24, 2018

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*<sup>a</sup>, established Chicken Farmers of Canada (“CFC”) pursuant to subsection 16(1)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup>;

Whereas CFC has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas the proposed *Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order* is an order of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies’ Orders and Regulations Approval Order*<sup>e</sup>, and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Order, after being satisfied that it is necessary for the implementation of the marketing plan that CFC is authorized to implement;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraphs 22(1)(f) and (g)<sup>f</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and section 12<sup>g</sup> of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order*.

Ottawa, December 21, 2018

Enregistrement  
DORS/2019-12 Le 24 décembre 2018

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup>, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*<sup>c</sup>, créé l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation conformément à cette proclamation;

Attendu que le projet d’ordonnance intitulé *Ordonnance modifiant l’Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada* relève d’une catégorie à laquelle s’applique l’alinéa 7(1)d)<sup>d</sup> de cette loi, conformément à l’article 2 de l’*Ordonnance sur l’approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>e</sup>, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l’alinéa 22(1)f) de cette loi;

Attendu que, en application de l’alinéa 7(1)d)<sup>d</sup> de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet d’ordonnance est nécessaire à l’exécution du plan de commercialisation que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu des alinéas 22(1)f) et g)<sup>f</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup> et de l’article 12<sup>g</sup> de l’annexe de la *Proclamation visant les Producteurs de poulet du Canada*<sup>c</sup>, Les Producteurs de poulet du Canada prend l’*Ordonnance modifiant l’Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada*, ci-après.

Ottawa, le 21 décembre 2018

<sup>a</sup> SOR/79-158; SOR/98-244 (Sch., s. 1)

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 85

<sup>c</sup> R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

<sup>d</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

<sup>e</sup> C.R.C., c. 648

<sup>f</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 88

<sup>g</sup> SOR/2002-1; ss. 13 and 16

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 85

<sup>b</sup> L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

<sup>c</sup> DORS/79-158; DORS/98-244, ann., art. 1

<sup>d</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

<sup>e</sup> C.R.C., ch. 648

<sup>f</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 88

<sup>g</sup> DORS/2002-1, art. 13 et 16

## Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order

## Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada

### Amendment

**1** Paragraph 3(1)(d) of the *Canadian Chicken Marketing Levies Order*<sup>1</sup> is replaced by the following:

**(d)** in the province of New Brunswick, 1.40 cents;

### Coming into Force

**2** This Order comes into force on December 23, 2018.

### EXPLANATORY NOTE

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

The amendment sets the levy rate to be paid by producers in the province of New Brunswick who are engaged in the marketing of chicken in interprovincial or export trade.

### Modification

**1** L'alinéa 3(1)d) de l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

**d)** au Nouveau-Brunswick, 1,40 cents;

### Entrée en vigueur

**2** La présente ordonnance entre en vigueur le 23 décembre 2018.

### NOTE EXPLICATIVE

*(Cette note ne fait pas partie de l'Ordonnance.)*

La modification vise à fixer les redevances que doivent payer les producteurs du Nouveau-Brunswick qui commercialisent le poulet sur le marché interprovincial ou d'exportation.

<sup>1</sup> SOR/2002-35

<sup>1</sup> DORS/2002-35

**Registration**  
**SOR/2019-13 December 28, 2018****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT,**  
**1999**

Whereas the Minister of the Environment has been provided with information under paragraph 87(1)(a) or (5)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup> in respect of each substance referred to in the annexed Order that is added to the *Domestic Substances List*<sup>b</sup> pursuant to subsection 87(1) or (5) of that Act;

Whereas, in respect of the substances being added to the *Domestic Substances List*<sup>b</sup> pursuant to subsection 87(1) of that Act, the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that those substances have been manufactured in or imported into Canada by the person who provided the information, in excess of the quantity prescribed under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*<sup>c</sup>;

Whereas the period for assessing the information under section 83 of that Act has expired;

And whereas no conditions under paragraph 84(1)(a) of that Act in respect of the substances are in effect;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order 2018-87-08-01 Amending the Domestic Substances List*.

Gatineau, December 21, 2018

Catherine McKenna  
Minister of the Environment

**Enregistrement**  
**DORS/2019-13 Le 28 décembre 2018****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE**  
**L'ENVIRONNEMENT (1999)**

Attendu que le ministre de l'Environnement a reçu les renseignements visés aux alinéas 87(1)a) ou (5)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>a</sup> concernant celles des substances visées par l'arrêté ci-après qui sont inscrites sur la *Liste intérieure*<sup>b</sup> en application des paragraphes 87(1) ou (5) de cette loi;

Attendu que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé sont convaincues que celles de ces substances qui sont inscrites sur la *Liste intérieure*<sup>b</sup> en application du paragraphe 87(1) de cette loi ont été fabriquées ou importées au Canada, par la personne qui a fourni les renseignements, en une quantité supérieure à celle fixée par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*<sup>c</sup>;

Attendu que le délai d'évaluation prévu à l'article 83 de cette loi est expiré;

Attendu que les substances ne sont assujetties à aucune condition précisée au titre de l'alinéa 84(1)a) de cette loi,

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>a</sup>, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2018-87-08-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Gatineau, le 21 décembre 2018

La ministre de l'Environnement  
Catherine McKenna

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 33

<sup>b</sup> SOR/94-311

<sup>c</sup> SOR/2005-247

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 33

<sup>b</sup> DORS/94-311

<sup>c</sup> DORS/2005-247



**Order 2018-87-08-01 Amending the Domestic Substances List****Arrêté 2018-87-08-01 modifiant la Liste intérieure****Amendments**

**1 Part 1 of the *Domestic Substances List*<sup>1</sup> is amended by adding the following in numerical order:**

1825-62-3 N  
135020-80-3 N  
1695555-58-8 N-P  
2046719-43-9 N-P  
2196187-71-8 N-P

**2 Part 3 of the List is amended by adding the following in numerical order:**

19275-3 N	Benzenesulfonic acid, branched and linear alkyl derivs, magnesium salts, overbased Benzènesulfonates de magnésium, dérivés alkyl(linéaires et ramifiés)iques, surbasés
19305-3 N	Titanium, bis (2,4-pentanedionato-kO2,kO4) bis (2-propanolato)-, reaction products with ethenylheteromonocycle and hydrogenated alkene homopolymer Bis(pentane-2,4-dionato-kO2,kO4)bis(propane-2-olato)titane, produits de la réaction avec un éthénylhétéromonocycle et un homopolymère d'alcène hydrogéné
19306-4 N	Molybdenum, borate neodecanoate oxo complexes, reaction products with ethenylheteromonocycle and hydrogenated alkene homopolymer Complexes de molybdène, de borate, de néodécanoate et d'oxygène, produits de la réaction avec un éthénylhétéromonocycle et un homopolymère d'alcène hydrogéné
19307-5 N-P	Formaldehyde, polymers with branched 4-alkylphenol and p-tert-alkylphenol, 3-butoxy-2-hydroxypropyl ether, ethoxylated Formaldéhyde polymérisé avec un 4-(alkyl ramifié)phénol et un 4-(tert-alkyl)phénol, oxyde 3-butoxy-2-hydroxypropylique, éthoxylé
19308-6 N-P	Formaldehyde, polymers with 4-alkylphenol and p-tert-alkylphenol, 3-butoxy-2-hydroxypropyl ether Formaldéhyde polymérisé avec un 4-alkylphénol et un 4 (tert-alkyl)phénol, oxyde 3-butoxy-2-hydroxypropylique
19309-7 N-P	1,4-Benzenedicarboxylic acid, compd. with 1,4-butanediamine and 1,6-hexanediamine (1:?:?), polymer with alkyldiamine and hexanedioic acid Acide benzène-1,4-dicarboxylique, composé avec de la butane-1,4-diamine et de l'hexane-1,6-diamine (1/?/?), polymérisé avec une alcanediamine et de l'acide hexanedioïque
19310-8 N-P	2-Propenoic acid, 2-methyl-, polymer with 1,1'-[2-(substituted methyl)-2-[(1-oxo-2-propen-1-yl)oxy]methyl]-1,3-propanediyl] di-2-propenoate, 2,2'-(1,2-diazenediyl)bis[2-methylbutanenitrile]-initiated Acide 2-méthylprop-2-énoïque polymérisé avec du bis(prop-2-énoate) de 2-(méthyl substitué)-2-[(prop-2-énoyloxy)méthyl]propane-1,3-diyle, amorcé avec du 2,2'-(diazènediyl)bis[2-méthylbutanenitrile]
19311-9 N-P	Alkenedioic acid, polymer with ethenyl acetate and 2-propenoic acid, sodium salt Acide alcènedioïque polymérisé avec de l'acétate d'éthényle et de l'acide prop-2-énoïque, sel de sodium

**Modifications**

**1 La partie 1 de la *Liste intérieure*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

1825-62-3 N  
135020-80-3 N  
1695555-58-8 N-P  
2046719-43-9 N-P  
2196187-71-8 N-P

**2 La partie 3 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

<sup>1</sup> SOR/94-311<sup>1</sup> DORS/94-311

## Coming into Force

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

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

The Government of Canada (the Government) assessed information on 13 substances (chemicals and polymers) new to Canada and determined that they meet the criteria for addition to the *Domestic Substances List* (DSL). Therefore, the Government is adding 13 substances to the DSL.

#### Background

##### Assessment of substances new to Canada

Substances (chemicals and polymers) that are not on the DSL are considered new to Canada and are subject to notification and assessment requirements set out in sections 81 and 83 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), as well as in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*. These Regulations ensure that new substances introduced to the Canadian marketplace over certain quantity are assessed to identify potential risks to the environment and human health, and that appropriate control measures are taken, if deemed necessary.

For more information on the thresholds and scope of the Regulations, please see section 1 in the *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers*.

##### *Domestic Substances List*

The DSL (SOR/94-311) provides an inventory of substances in the Canadian marketplace published in the *Canada Gazette*, Part II, in May 1994. The current structure of the DSL was established in June 2001. For more details, please refer to the *Order 2001-87-04-01 Amending the Domestic Substances List* (SOR/2001-214), which establishes the structure of the DSL, published in the *Canada Gazette*, Part II, in July 2001, and to the *Order 2012-87-09-01 Amending the Domestic Substances List* (SOR/2012-229), published in the *Canada Gazette*, Part II, in

## Entrée en vigueur

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

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

*(Ce résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)*

#### Enjeux

Le gouvernement du Canada (le gouvernement) a évalué les renseignements concernant 13 substances nouvelles (substances chimiques et polymères) au Canada et a déterminé que ces substances satisfont aux critères relatifs à leur ajout à la *Liste intérieure* (LI). Par conséquent, le gouvernement ajoute ces 13 substances à la LI.

#### Contexte

##### Évaluation des substances nouvelles au Canada

Les substances (substances chimiques et polymères) qui ne figurent pas à la LI sont considérées nouvelles au Canada et doivent faire l'objet d'une déclaration et d'une évaluation. Ces exigences sont exprimées aux articles 81 et 83 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE] ainsi que dans le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*. Ces règlements ont été établis pour qu'aucune substance nouvelle ne soit commercialisée au Canada au-delà de certaines quantités avant qu'elle soit évaluée afin de déterminer les risques éventuels pour l'environnement ou la santé humaine et pour que les mesures de contrôle appropriées soient mises en place, si cela est jugé nécessaire.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la portée des règlements, veuillez consulter la partie 1 des *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères*.

##### *Liste intérieure*

La LI (DORS/94-311) est une liste de substances qui sont commercialisées au Canada, publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en mai 1994. La structure courante de la LI a été établie en juin 2001. Pour un complément d'informations, veuillez vous référer à l'*Arrêté 2001-87-04-01 modifiant la Liste intérieure* (DORS/2001-214) établissant la structure de la LI, publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en juillet 2001, et à l'*Arrêté 2012-87-09-01 modifiant la Liste intérieure* (DORS/2012-229), publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en

November 2012, that amended the DSL. The DSL includes eight parts defined as follows:

Part 1 sets out chemicals and polymers, except those referred to in Part 2, 3 or 4, that are identified by their Chemical Abstract Service Registry Number (CAS RN), or their Substance Identity Number assigned by the Department of the Environment and the name of the substance;

Part 2 sets out chemicals and polymers subject to Significant New Activity (SNAc) requirements that are identified by their CAS RN;

Part 3 sets out chemicals and polymers, except those referred to in Part 4, that are identified by their masked name and their Confidential Accession Number (CAN) assigned by the Department of the Environment;

Part 4 sets out chemicals and polymers subject to SNAc requirements that are identified by their masked name and their CAN;

Part 5 sets out inanimate biotechnology products and living organisms, except those referred to in Part 6, 7 or 8, that are identified by their American Type Culture Collection (ATCC) number, International Union of Biochemistry and Molecular Biology (IUBMB) number, or specific substance name;

Part 6 sets out inanimate biotechnology products and living organisms subject to SNAc requirements that are identified by their ATCC number, IUBMB number, or specific substance name;

Part 7 sets out inanimate biotechnology products and living organisms, except those referred to in Part 8, that are identified by their masked name and their CAN;

Part 8 sets out inanimate biotechnology products and living organisms subject to SNAc requirements that are identified by their masked name and their CAN.

#### Criteria for addition of substances to the DSL

The DSL is amended on average 10 times a year to add, update or delete substances. Chemicals or polymers must be added to the DSL under section 66 of CEPA if they were manufactured or imported into Canada by any person in a quantity greater than 100 kg in any one calendar year, or if it was in Canadian commerce, or used for commercial manufacturing purposes in Canada between January 1, 1984, and December 31, 1986.

novembre 2012, qui modifie la LI. La LI est composée des huit parties suivantes :

La partie 1 : substances chimiques et polymères non visés aux parties 2, 3 ou 4 et désignés par leur numéro de registre du Chemical Abstract Service (n° CAS) ou par leur numéro d'identification de substance attribué par le ministère de l'Environnement et leur dénomination spécifique;

La partie 2 : substances chimiques et polymères visés par des exigences relatives aux nouvelles activités (NAc) qui sont désignés par leur n° CAS;

La partie 3 : substances chimiques et polymères non visés à la partie 4 et désignés par leur dénomination maquillée et leur numéro d'identification confidentiel (NIC) attribué par le ministère de l'Environnement;

La partie 4 : substances chimiques et polymères visés par des exigences relatives aux NAc qui sont désignés par leur dénomination maquillée et leur NIC;

La partie 5 : produits biotechnologiques inanimés ou organismes vivants non visés aux parties 6, 7 ou 8 et désignés par leur numéro de l'American Type Culture Collection (ATCC), leur numéro d'identification de l'International Union of Biochemistry and Molecular Biology (IUBMB), ou par leur dénomination spécifique;

La partie 6 : produits biotechnologiques inanimés ou organismes vivants visés par des exigences relatives aux NAc qui sont désignés par leur numéro ATCC, leur numéro IUBMB, ou par leur dénomination spécifique;

La partie 7 : produits biotechnologiques inanimés ou organismes vivants non visés à la partie 8 et désignés par leur dénomination maquillée et leur NIC;

La partie 8 : produits biotechnologiques inanimés ou organismes vivants visés par des exigences relatives aux NAc qui sont désignés par leur dénomination maquillée et leur NIC.

#### Critères relatifs à l'ajout de substances à la LI

La LI est modifiée en moyenne 10 fois par année afin d'y ajouter ou d'y retirer des substances. Selon l'article 66 de la LCPE, une substance chimique ou un polymère doivent être ajoutés à la LI si, entre le 1<sup>er</sup> janvier 1984 et le 31 décembre 1986, cette substance chimique ou ce polymère ont été fabriqués ou importés au Canada par une personne en une quantité de plus de 100 kg au cours d'une année civile ou cette substance chimique ou ce polymère ont été commercialisés ou ont été utilisés à des fins de fabrication commerciale au Canada.

In addition, new substances must be added to the DSL under subsection 87(1) or 87(5) of CEPA within 120 days once all of the following criteria are met:

- The Minister of the Environment has been provided with the most comprehensive package of information requirements regarding the substance. The information requirements are set out in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*;
- The Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that the substance has already been manufactured in or imported into Canada in accordance with the conditions set out in subsection 87(1) or 87(5) of CEPA by the person who provided the information;
- The period prescribed for the assessment of the information submitted for the substance under section 83 of CEPA has expired; and
- The substance is not subject to any conditions imposed pursuant to paragraph 84(1)(a) of CEPA on its import or manufacture.

#### Adding the 13 substances to the DSL

The Government assessed information on 13 new substances (chemicals and polymers) and determined that they meet the criteria for their addition to the DSL, under subsections 87(1) and 87(5) of CEPA. These 13 substances are therefore being added to the DSL and are no longer subject to the notification and assessment requirements under sections 81 and 83 of CEPA.

#### Objectives

The *Order 2018-87-08-01 Amending the Domestic Substances List* (Order 2018-87-08-01) adds 13 substances to the DSL. This addition to the DSL is expected to facilitate access to these 13 substances by businesses by reducing cost and administrative burden, such as notifications and assessment requirements.

#### Description

Order 2018-87-08-01 is made pursuant to subsections 87(1) and 87(5) of CEPA to add 13 substances (chemicals and polymers) to the DSL.

- Five substances identified by their CAS RN are added to Part 1 of the DSL.
- Eight substances identified by their masked name and their CAN are added to Part 3 of the DSL. Masked names are regulated under the *Masked Name Regulations* and are created to protect confidential business information.

De plus, selon les paragraphes 87(1) ou 87(5) de la LCPE, une substance doit être ajoutée à la LI dans les 120 jours suivant la réalisation des conditions suivantes :

- La ministre de l'Environnement a reçu le dossier le plus complet relativement aux exigences d'information concernant la substance. Les exigences d'information sont énoncées dans le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*;
- La ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé sont convaincues que la substance a déjà été fabriquée ou importée au Canada en accord avec les conditions prévues aux paragraphes 87(1) ou 87(5) de la LCPE par la personne qui a fourni les renseignements;
- Le délai prévu pour l'évaluation de l'information soumise en vertu de l'article 83 de la LCPE relativement à la substance est expiré;
- Aucune condition n'a été adoptée aux termes de l'alinéa 84(1)a) de la LCPE relativement à l'importation ou à la fabrication de la substance.

#### Adjonction de 13 substances à la LI

Le gouvernement a évalué les renseignements concernant 13 nouvelles substances (substances chimiques et polymères) et a déterminé que ces substances satisfont aux critères relatifs à leur ajout à la LI, selon les paragraphes 87(1) et 87(5) de la LCPE. Par conséquent, ces 13 substances sont ajoutées à la LI et ne sont plus assujetties aux exigences de déclaration et d'évaluation visées aux articles 81 et 83 de la LCPE.

#### Objectifs

L'*Arrêté 2018-87-08-01 modifiant la Liste intérieure* (Arrêté 2018-87-08-01) ajoute 13 substances à la LI. Cet ajout sur la LI devrait faciliter l'accès à ces substances pour l'industrie en réduisant les coûts et charges administratives tels que ceux occasionnés par les exigences en termes de déclaration et d'évaluation.

#### Description

L'Arrêté 2018-87-08-01 est pris conformément aux paragraphes 87(1) et 87(5) de la LCPE pour ajouter 13 substances (substances chimiques et polymères) à la LI :

- Cinq substances désignées par leur n° CAS sont ajoutées à la partie 1 de la LI.
- Huit substances désignées par leur dénomination maquillée et leur NIC sont ajoutées à la partie 3 de la LI. Les dénominations maquillées sont réglementées dans le *Règlement sur les dénominations maquillées* et sont créées dans le but de protéger l'information commerciale à caractère confidentiel.

## Consultation

As the Order 2018-87-08-01 is administrative in nature, no consultation was deemed necessary. CEPA does not prescribe any public comment period before adding a substance to the DSL.

## Rationale

The Government assessed information on 13 substances new to Canada that were subject to notification and assessment requirements, as set out in sections 81 and 83 of CEPA, as well as in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*. The assessment determined that the 13 substances do not pose risk to the environment or human health. These substances meet the criteria for addition to the DSL and, therefore, are no longer subject to the notification and assessment requirements under sections 81 and 83 of CEPA.

## “One-for-One” Rule and small business lens

The “One-for-One” Rule and the small business lens do not apply to the Order 2018-87-08-01, as it does not impose any administrative or compliance cost on small businesses.

## Implementation, enforcement and service standards

Developing an implementation plan, a compliance strategy, or establishing a service standard is not required when adding substances to the DSL.

Where a person has questions concerning their obligations to comply with the Order 2018-87-08-01, believes they may be out of compliance, or would like to request a pre-notification consultation (PNC), this person is encouraged to discuss their particular circumstances with the program by contacting the Substances Management Information Line at [eccc.substances.eccc@canada.ca](mailto:eccc.substances.eccc@canada.ca) (email), 1-800-567-1999 (toll-free in Canada), or 819-938-3232 (outside of Canada).

The Order 2018-87-08-01 does not constitute an endorsement from the Government of the 13 substances to which it relates, or an exemption from any other laws or regulations that are in force in Canada and that may apply to these substances or activities involving them.

The Order 2018-87-08-01 is now in force. CEPA is enforced in accordance with the publicly available *Compliance and Enforcement Policy for the Canadian Environmental Protection Act, 1999*. In instances of non-compliance,

## Consultation

Puisque l'Arrêté 2018-87-08-01 est, par nature, administratif, aucune consultation n'a été jugée nécessaire. La LCPE ne prévoit aucune période de consultation publique préalablement à l'ajout d'une substance sur la LI.

## Justification

Le gouvernement a évalué les renseignements concernant 13 substances nouvelles au Canada qui doivent faire l'objet d'une déclaration et d'une évaluation. Ces exigences sont exprimées aux articles 81 et 83 de la LCPE ainsi que dans le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*. Les résultats de l'évaluation ont permis de conclure que ces 13 substances ne posent pas de risques pour l'environnement ou la santé humaine. Ces substances satisfont aux critères relatifs à leur ajout à la LI et, par conséquent, ne seront plus assujetties aux exigences de déclaration et d'évaluation aux termes des articles 81 et 83 de la LCPE.

## Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises

La règle du « un pour un » et la lentille des petites entreprises ne s'appliquent pas à l'Arrêté 2018-87-08-01, car celui-ci n'engendre pas de fardeau administratif ou de conformité pour les petites entreprises.

## Mise en œuvre, application et normes de service

Il n'est pas nécessaire d'établir de plan de mise en œuvre, de stratégie de conformité ou de normes de service lorsque des substances sont ajoutées à la LI.

Si une personne a des questions concernant ses obligations de se conformer aux dispositions de l'Arrêté 2018-87-08-01, si elle pense qu'elle est en situation de non-conformité ou si elle veut demander une consultation avant déclaration (CAD), cette personne est invitée à discuter de sa situation particulière en communiquant avec la Ligne d'information de la gestion des substances, par courriel au [eccc.substances.eccc@canada.ca](mailto:eccc.substances.eccc@canada.ca), par téléphone au 1-800-567-1999 (sans frais au Canada) ou au 819-938-3232 (à l'extérieur du Canada).

L'Arrêté 2018-87-08-01 ne constitue ni une approbation du gouvernement du Canada à l'égard des 13 substances auxquelles il est associé, ni une exemption à l'application de toute autre loi ou de tout autre règlement en vigueur au Canada pouvant également s'appliquer à ces substances ou à des activités les concernant.

L'Arrêté 2018-87-08-01 est maintenant en vigueur. La LCPE est appliquée conformément à la *Politique d'observation et d'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, laquelle est accessible au

consideration is given to factors such as the nature of the alleged violation, potential harm, intent, and history of compliance.

**Contact**

Julie Thompson  
Executive Director  
Program Development and Engagement Division  
Department of the Environment  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Substances Management Information Line:  
1-800-567-1999 (toll-free in Canada)  
819-938-3232 (outside of Canada)  
Fax: 819-938-5212  
Email: [eccc.substances.eccc@canada.ca](mailto:eccc.substances.eccc@canada.ca)

public. En cas de non-conformité, les facteurs comme la nature de l'infraction présumée, le préjudice potentiel, l'intention et l'historique de conformité sont pris en considération.

**Personne-ressource**

Julie Thompson  
Directrice exécutive  
Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes  
Ministère de l'Environnement  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Ligne d'information sur la gestion des substances :  
1-800-567-1999 (sans frais au Canada)  
819-938-3232 (à l'extérieur du Canada)  
Télécopieur : 819-938-5212  
Courriel : [eccc.substances.eccc@canada.ca](mailto:eccc.substances.eccc@canada.ca)

**Registration**

SI/2019-1 January 9, 2019

YUKON ACT  
TERRITORIAL EMBLEMS AND HONOURS ACT**Order authorizing members of the Order of Yukon to wear the insignia of the Order of Yukon**

P.C. 2018-1615 December 20, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister,

**(a)** authorizes members of the Order of Yukon to wear the insignia of the Order of Yukon referred to in paragraph 14(1)(b) of the *Order of Yukon Act*, S.Y. 2018, c. 2; and

**(b)** directs that the insignia referred to in paragraph (a) be added to the order of precedence in the Canadian Honours System after the medal referred to in paragraph 19(1)(a) of the *Territorial Emblems and Honours Act*, S.N.W.T. 2013, c. 29.

**Enregistrement**

TR/2019-1 Le 9 janvier 2019

LOI SUR LE YUKON  
LOI SUR LES EMBLÈMES ET LES DISTINCTIONS  
TERRITORIAUX**Décret autorisant les membres de l'Ordre du Yukon à porter l'insigne de l'Ordre du Yukon**

C.P. 2018-1615 Le 20 décembre 2018

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

**a)** autorise les membres de l'Ordre du Yukon à porter l'insigne de l'Ordre du Yukon visé à l'alinéa 14(1)b) de la *Loi sur l'Ordre du Yukon*, L.Y. 2018, ch. 2;

**b)** ordonne que l'insigne visé à l'alinéa a) soit ajouté dans l'ordre de préséance du régime canadien de distinctions honorifiques après la médaille visée à l'alinéa 19(1)a) de la *Loi sur les emblèmes et les distinctions territoriaux*, L.T.N.-O. 2013, ch. 29.

**TABLE OF CONTENTS**    **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents**

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2019-1		Justice	Rules Amending the Rules of the Supreme Court of Canada .....	1
SOR/2019-2		Fisheries and Oceans	Critical Habitat of the Western Silvery Minnow ( <i>Hybognathus argyritis</i> ) Order.....	12
SOR/2019-3		Fisheries and Oceans	Critical Habitat of the Coastrange Sculpin ( <i>Cottus aleuticus</i> ) Cultus Population Order.....	24
SOR/2019-4		Agriculture and Agri-Food	Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order .....	36
SOR/2019-5		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986 .....	38
SOR/2019-6		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986 .....	41
SOR/2019-7		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986 .....	43
SOR/2019-8		Indigenous and Northern Affairs	Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Makwa Sahgaiehcan) .....	46
SOR/2019-9		Indigenous and Northern Affairs	Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Makwa Sahgaiehcan) .....	50
SOR/2019-10		Agriculture and Agri-Food	Order Amending the Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order.....	52
SOR/2019-11	2018-1613	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Remotely Piloted Aircraft Systems) .....	54
SOR/2019-12		Agriculture and Agri-Food	Order Amending the Canadian Chicken Marketing Levies Order.....	133
SOR/2019-13		Environment and Climate Change	Order 2018-87-08-01 Amending the Domestic Substances List .....	135
SI/2019-1	2018-1615	Prime Minister	Order authorizing members of the Order of Yukon to wear the insignia of the Order of Yukon.....	142



**INDEX**      **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents**

Abbreviations: e — erratum  
n — new  
r — revises  
x — revokes

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order — Order Amending..... Farm Products Agencies Act	SOR/2019-10	21/12/18	52	
Canadian Aviation Regulations (Remotely Piloted Aircraft Systems) — Regulations Amending..... Aeronautics Act	SOR/2019-11	21/12/18	54	
Canadian Chicken Marketing Levies Order — Order Amending ..... Farm Products Agencies Act	SOR/2019-12	24/12/18	133	
Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986 — Regulations Amending..... Farm Products Agencies Act	SOR/2019-5	19/12/18	38	
Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986 — Regulations Amending ..... Farm Products Agencies Act	SOR/2019-6	19/12/18	41	
Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986 — Regulations Amending ..... Farm Products Agencies Act	SOR/2019-7	19/12/18	43	
Canadian Egg Marketing Levies Order — Order Amending ..... Farm Products Agencies Act	SOR/2019-4	19/12/18	36	
Critical Habitat of the Coastrange Sculpin ( <i>Cottus aleuticus</i> ) Cultus Population Order ..... Species at Risk Act	SOR/2019-3	19/12/18	24	
Critical Habitat of the Western Silvery Minnow ( <i>Hybognathus</i> <i>argyritis</i> ) Order ..... Species at Risk Act	SOR/2019-2	19/12/18	12	
Domestic Substances List — Order 2018-87-08-01 Amending ..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2019-13	28/12/18	135	
Indian Bands Council Elections Order (Makwa Sahgaiehcan) — Order Amending..... Indian Act	SOR/2019-8	21/12/18	46	
Members of the Order of Yukon to wear the insignia of the Order of Yukon — Order authorizing ..... Yukon Act Territorial Emblems and Honours Act	SI/2019-1	09/01/19	142	n
Rules of the Supreme Court of Canada — Rules Amending..... Supreme Court Act	SOR/2019-1	19/12/18	1	
Schedule to the First Nations Elections Act (Makwa Sahgaiehcan) — Order Amending ..... First Nations Elections Act	SOR/2019-9	21/12/18	50	

**TABLE DES MATIÈRES**    **DORS : Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2019-1		Justice	Règles modifiant les Règles de la Cour suprême du Canada .....	1
DORS/2019-2		Pêches et Océans	Arrêté visant l'habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest (Hybognathus argyritis) .....	12
DORS/2019-3		Pêches et Océans	Arrêté visant l'habitat essentiel du chabot de la chaîne côtière (Cottus aleuticus) population Cultus .....	24
DORS/2019-4		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada .....	36
DORS/2019-5		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement .....	38
DORS/2019-6		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement .....	41
DORS/2019-7		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement .....	43
DORS/2019-8		Affaires autochtones et du Nord	Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Makwa Sahgaiehcán) .....	46
DORS/2019-9		Affaires autochtones et du Nord	Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Makwa Sahgaiehcán) .....	50
DORS/2019-10		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie .....	52
DORS/2019-11	2018-1613	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (systèmes d'aéronefs télépilotés) .....	54
DORS/2019-12		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada .....	133
DORS/2019-13		Environnement et Changement climatique	Arrêté 2018-87-08-01 modifiant la Liste intérieure .....	135
TR/2019-1	2018-1615	Premier ministre	Décret autorisant les membres de l'Ordre du Yukon à porter l'insigne de l'Ordre du Yukon .....	142

**INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Abréviations : e — erratum  
n — nouveau  
r — révisé  
a — abrogé

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Makwa Sahgaiehcan) — Arrêté modifiant..... Élections au sein de premières nations (Loi)	DORS/2019-9	21/12/18	50	
Aviation canadien (systèmes d'aéronefs télépilotés) — Règlement modifiant le Règlement..... Aéronautique (Loi)	DORS/2019-11	21/12/18	54	
Élection du conseil de bandes indiennes (Makwa Sahgaiehcan) — Arrêté modifiant l'Arrêté..... Indiens (Loi)	DORS/2019-8	21/12/18	46	
Habitat essentiel du chabot de la chaîne côtière (Cottus aleoticus) population Cultus — Arrêté visant..... Espèces en péril (Loi)	DORS/2019-3	19/12/18	24	
Habitat essentiel du méné d'argent de l'Ouest (Hybognathus argyritis) — Arrêté visant..... Espèces en péril (Loi)	DORS/2019-2	19/12/18	12	
Liste intérieure — Arrêté 2018-87-08-01 modifiant..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2019-13	28/12/18	135	
Membres de l'Ordre du Yukon à porter l'insigne de l'Ordre du Yukon — Décret autorisant..... Yukon (Loi) Emblèmes et les distinctions territoriaux (Loi)	TR/2019-1	09/01/19	142	n
Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement — Règlement modifiant le Règlement de 1986.... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2019-5	19/12/18	38	
Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement — Règlement modifiant le Règlement de 1986.... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2019-6	19/12/18	41	
Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement — Règlement modifiant le Règlement de 1986.... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2019-7	19/12/18	43	
Redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada — Ordonnance modifiant l'Ordonnance..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2019-4	19/12/18	36	
Redevances à payer pour la commercialisation des poulets au Canada — Ordonnance modifiant l'Ordonnance..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2019-12	24/12/18	133	
Redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie — Ordonnance modifiant l'Ordonnance..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2019-10	21/12/18	52	
Règles de la Cour suprême du Canada — Règles modifiant..... Cour suprême (Loi)	DORS/2019-1	19/12/18	1	